

DELVIST SAMLENOTAT TIL TTE-RÅDSMØDE D. 7. JUNI 2018

Dato 17. maj 2017
J. nr. 2018-1638

Indhold

Dagsordenspunkt 4: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (forslag om adgang til erhvervet og markedet)	2
Dagsordenspunkt 5: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (forslag om køre- og hviletider og takografer)	37
Dagsordenspunkt 6: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskraverne og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (forslag om udstationering og håndhævelse af sociale betingelser).....	64
Dagsordenspunkt 7: Europa-Kommissionens forslag til ændring af direktiv 92/106/EØF om indførslen af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.....	99
Dagsordenspunkt 8: Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser .	128



Dagsordenspunkt 4: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (forslag om adgang til erhvervet og markedet)

KOM (2017) 281

Til generel indstilling (forhandlingsoplæg) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF samt forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Det overordnede mål med ændringsforordningen er at rette op på visse mangler, der blev afdækket i en evaluering fra 2014-2015, en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF fjernes vægtgrænsen på 3.500 kg, således at lette erhvervskøretøjer omfattes delvist af forordningens betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. Kravene til virksomhedernes etablering skærpes. Endvidere udvides kredsen af personer, der indgår ved vurderingen af vandelskravet samt listen over overtrædelser, der skal lægges vægt på ved denne vurdering. Endelig styrkes samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1072/2009/EF ændres det generelle princip for cabotagekørsel, således at der gives tilladelse til et ubegrænset antal cabotageture inden for en periode på 5 dage. Definitionen af cabotagekørsel præciseres, så den kan omfatte flere læsesteder, flere lossesteder eller flere læse- og lossesteder. Der fastsættes endvidere et ansvar for speditører m.fl. Endelig præciseres det, at transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel, bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel.



Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af 1) øgede administrative omkostninger og flere kontroller i forbindelse med inddragelsen af lette erhvervskøretøjer under forordningens anvendelsesområde og 2) udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af brug af elektroniske transportdokumenter, lavere krav til egenkapital og klarere regler. Forslaget vil medføre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øgede administrative omkostninger for virksomheder med lette erhvervskøretøjer og kravet om indsendelse af en række yderligere oplysninger til brug for etableringen af et nationalt elektronisk register, herunder registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte og grundlæggende finansielle oplysninger.

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 281 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF og forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 12. juni 2017. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017. **Forslaget har endvidere en vis sammenhæng til forslaget i vejpakkens anden del om kombineret transport, som Kommissionen fremlagde 8. november 2017.**

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.



3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forordningerne er at skabe grundlag for et velfungerende, integreret og retfærdigt indre marked for vejtransport samt støtte markedets effektivitet og konkurrenceevne. Endvidere er formålet at forbedre det indre marked for vejtransport yderligere ved hjælp af ændrede bestemmelser, der skal fjerne årsagerne til skævheder og sikre en bedre håndhævelse af reglerne.

En evaluering af forordningerne i perioden 2014-2015, en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016 afdækkede visse mangler i reglerne og deres håndhævelse, som undergraver forordningernes oprindelige mål om at skabe passende konkurrencevilkår på markedet. Disse mangler vedrører følgende forhold:

- 1) Uensartet og ineffektiv håndhævelse, herunder mangel på samarbejde medlemsstaterne imellem.
- 2) Svagheder i reglerne.
- 3) Forskelle i medlemsstaternes praksis.

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsforordningen rette op på disse mangler og medføre en forbedring af konkurrencevilkårene, færre overtrædelser af cabotagereglerne, færre såkaldte postkasseselskaber og bedre arbejdsvilkår for arbejdstagerne i transportsektoren.

Forordning nr. 1071/2009/EF

Det foreslås i artikel 1, at godskørsel for fremmed regning med køretøjer under 3.500 kg (varebiler) inddrages under forordningens anvendelsesområde. Kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for disse transportvirksomheder. Egenkapitalkravet for første tilladelse foreslås i artikel 7 fastsat til mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse. De øvrige krav i forordningen vedrørende transportlederen, vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer og forpligtelserne i forbindelse hermed er ikke obligatoriske, men medlemsstaterne bevarer muligheden for at anvende dem som hidtil.

Endvidere foreslår Kommissionen at lade artikel 3, stk. 2, udgå, således at de enkelte medlemsstater ikke længere har mulighed for at indføre yderligere betingelser for adgang til erhvervet end dem, som er fastsat i forordningen. Det betyder, at medlemsstaterne alene kan stille krav om et faktisk etableret og varigt forretningssted i én af medlemsstaterne, god vandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer i overensstemmelse med forordningen.



Kravene om opfyldelse af etablering i artikel 5 præciseres for at sikre, at virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, reelt og varigt driver virksomhed dér. I litra a) tilføjes en henvisning til kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som dermed også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Endvidere opdeles litra c) og litra d) således, at der tydeligere skelnes mellem udførelsen af administrative og kommercielle aktiviteter og aktiviteter, der udføres med køretøjer. Endelig indsættes et nyt krav i litra e) om, at en virksomhed skal besidde aktiver og beskæftige personale i etableringsmedlemsstaten, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter.

Desuden foreslås en præcisering af kredsen af personer i artikel 6, stk. 1, der indgår ved vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt. Listen over overtrædelser i artikel 6, stk. 2, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, udvides. Listen udvides med overtrædelser af skattelovgivning, udstationering af arbejdstagere og lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser.

Kommissionen foreslår at tilføje et nyt stk. 2 a til artikel 6, hvorefter Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at fastlægge, hvilke overtrædelser af EU-regler ud over dem, der er fastsat i forordningens bilag IV, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt.

Kommissionen tillægges desuden i artikel 8, stk. 9, beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag I om faglige kvalifikationer, bilag II om sikkerhedselementer for attesten for faglige kvalifikationer og bilag III om model til attest for faglige kvalifikationer for at tilpasse dem markedsudviklingen og den tekniske udvikling.

Endvidere foreslås i artikel 16, at medlemsstaterne forpligtes til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed, i deres respektive nationale elektroniske registre.

Endelig foreslås det at præcisere betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne i artikel 18. Der fastsættes frister for medlemsstaternes svar på begrundede anmodninger fra andre medlemsstater og medlemsstaterne forpligtes til på baggrund af oplysninger fra andre medlemsstater at foretage kontroller vedrørende manglende overholdelse af etableringskravet hos virksomheder, som er etableret på deres område. Endvidere indsættes en underretningspligt for medlemsstaterne til den anmodende medlemsstat, hvis det er svært eller umuligt for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser. Endelig skal det gensidige administrative samarbejde og den gensidig bistand ydes vederlagsfrit.



Det foreslås, at de nugældende regler for cabotagekørsel i artikel 8 ændres, så begrænsningen for antallet af cabotagekørsler udgår. I stedet reduceres det maksimale antal dage, hvor der må udføres ubegrænset cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten eller tilstødende medlemsstater, til 5 dage.

Som følge af ændringerne af reglerne for cabotagekørsel udgår kravet i artikel 8, stk. 3, om, at der skal fremlægges dokumentation for hver enkelt cabotagetur. I stedet præciseres i et nyt stk. 4a, at dokumentation for overholdelse af begrænsningerne for cabotagekørsel skal fremlægges i løbet af vejkontrollen og kan forelægges eller fremsendes elektronisk. Dermed forpligtes de nationale håndhævende myndigheder til at acceptere elektroniske transportdokumenter i forbindelse med international transport.

Endvidere fastsættes en ny artikel 10a om mindstekrav til medlemsstaternes kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel. Medlemsstaterne skal foretage kontrol af mindst 2 % af alle cabotagekørsler fra den 1. januar 2020 og mindst 3 % fra den 1. januar 2022. Medlemsstaterne forpligtes desuden til mindst 3 gange om året at udføre samordnet vejkontrol for overholdelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.

Desuden præciseres i artikel 2, pkt. 6, at en cabotagetur kan omfatte flere læsesteder, flere lossesteder eller flere læse- og lossesteder.

Det foreslås endvidere i en ny artikel 14a, at afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører skal pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordningen.

Forordningens anvendelsesområde i artikel 1, stk. 1, præciseres, så transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.

Vedrørende forslaget til ændringerne af cabotagekørsel, bemærkes det, at Kommissionen som en del af Vejpakken foreslår, at der indføres særlige regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i Udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71/EF) og Håndhævelsesdirektivet (direktiv 2014/67/EU). Kommissionen foreslår her, at cabotagekørsel fra første dag er at betragte som udstationering, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Derudover foreslås det, at bestemmelserne om mindste antal betalte feriedage pr. år samt om mindsteløn, herunder overtidbetaling, finder anvendelse for hele perioden ved international transport som defineret i forordning nr. 1072/2009/EF og nr. 1073/2009/EF, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i løbet af en kalendermåned.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Forslaget er henvist til Transport og Turisme-udvalget (TRAN).

Ismail Ertug fra Det Progressive Forbund af Socialdemokrater i Europa-Parlamentet (S&D) er udpeget som rapporteur på forslaget.

Europa-Parlamentet har den 18. december 2017 afgivet udkast til betænkninger.

Afstemning af ændringsforslagene i TRAN-udvalget er fastsat til den 24. maj 2018.

Ordføreren glæder sig over mobilitetspakken og understreger behovet for at holde pakkens vigtige love indbyrdes forbundne for at sikre klare regler og for at undgå smuthuller, som skaber ulige konkurrencevilkår for virksomhederne.

Ordføreren mener, at forslaget kan styrkes på en række punkter, så der sikres afbalancerede betingelser for fair konkurrence og streng håndhævelse, så fordelene ved det indre marked kan udnyttes fuldt ud.

Ordføreren støtter Kommissionens forslag om at bekæmpe postkasseselskaber og har derfor fokus på at styrke og præcisere etableringskravene.

Ordføreren foreslår i udkastet til betænkning, at varebiler mellem 2,4 – 3,5 ton i tilladt totalvægt, som anvendes til international transport, omfattes af alle fire kriterier i forordning 1071/2009 samt kravet om en fællesskabstilladelse i forordning 1072/2009. Der er uenighed i Europa-Parlamentet, om der skal være en nedre vægtgrænse.

Ordføreren har endvidere fokus på at bekæmpe systematisk cabotage, og at det sikres, at transportvirksomhederne ikke kan misbruge direktivet om kombineret transport til at omgå cabotagereglerne. I den henseende beklager ordføreren, at revisionen af direktivet om kombineret transport ikke var en del af den første del af mobilitetspakken.

På baggrund heraf foreslår ordføreren i udkast til betænkning en forbedring af definitionen af, hvad der præcis forstås ved en international transport, der giver ret til cabotagekørsel, ved at medtage kontraktværdien af den internationale transport. Det foreslås blandt andet, at transport af tomme containere og paller ikke skal betragtes som international godskørsel, hvorfor denne kørsel ikke giver ret til efterfølgende cabotagekørsel.

Ordføreren har i udkast til betænkning foreslået at begrænse perioden, hvor der kan udføres ubegrænset antal cabotagetur, til 48 timer for at understrege



dens midlertidige karakter. Der er imidlertid meget divergerende holdninger i Europa-Parlamentet til spørgsmålet om cabotagekørsel.

Endelig har ordføreren fokus på at styrke en effektiv håndhævelse og samarbejdet mellem medlemsstaterne, herunder at smarte takografer er afgørende for håndhævelsen af cabotagekørsel.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen anfører, at problemet med forskelle i medlemsstaternes praksis og svagheder i håndhævelsen, der skader det indre marked, hænger nøje sammen med mangler i harmoniseringen og derfor alene kan løses af EU-lovgiveren ved ændring af den eksisterende EU-lovgivning. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre harmonisering og et ensartet niveau af håndhævelse og håndhævelsespraksis i EU.

På den baggrund finder regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Godskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1072/2009/EF, reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel (herefter benævnt "godskørselsloven") og bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel (herefter benævnt "godskørselsbekendtgørelsen").

Buskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1073/2009/EF reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel (herefter benævnt "buskørselsloven" og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel (herefter benævnt "buskørselsbekendtgørelsen").

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af godskørselsloven, buskørselsloven, godskørselsbekendtgørelsen og buskørselsbekendtgørelsen.

Forslaget vil medføre, at vægtgrænsen i godskørselsbekendtgørelsen § 1, stk. 1, på 3.500 kg fjernes.

Derudover vil forslaget medføre, at vi i Danmark ikke længere kan indføre yderligere betingelser for adgang til godskørsels- og buskørselserhvervet end fastsat i forordning nr. 1071/2009/EF.



Det betyder, at bestemmelserne i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, og § 12, stk. 1, nr. 2, samt buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, og § 14, stk. 1, nr. 2 skal slettes. Bestemmelserne fastsætter, at en ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller erhvervsmæssig personbefordring kan afslås, og at allerede udstedte tilladelser kan tilbagekaldes, når virksomheden har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Tilsvarende gælder for godkendelse af en transportleder og muligheden for at tilbagekalde dennes godkendelse, når transportlederen har en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Derfor skal bestemmelserne i godskørselslovens § 4, nr. 3, og § 12, stk. 3, samt buskørselslovens § 13, nr. 3, og § 14, stk. 3, også slettes. Bestemmelserne anvendes i vidt omfang i dag og er væsentlige for imødegåelse af såkaldt konkursrytteri inden for vejtransportbranchen og medvirker samtidig til professionalisering inden for transportbranchen.

Det betyder derudover, at egenkapitalkravet i godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, og buskørselsbekendtgørelsens § 9, stk. 1, på 150.000 kr. for de første to tilladelser og 40.000 kr. for hver yderligere tilladelse vil skulle nedsættes til mindst 9.000 EUR (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 4.000 EUR (ca. 30.000 kr.) for hver yderligere tilladelse. Samtidig vil der skulle indsættes en bestemmelse i godskørselsbekendtgørelsen om, at egenkapitalkravet for varebiler udgør mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse.

Forslaget vil desuden medføre, at §§ 17 og 18 i godskørselsbekendtgørelsen om beviskrav ved kontrol af cabotagekørsel og afgrænsningen om, at en transport, der består af tomme containere og returemballage ikke er en international transport som nævnt i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009/EF om cabotagekørsel, udgår.

Endelig medfører forslaget, at der skal indsættes ansvars- og strafbestemmelser i godskørselsloven, hvorefter afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordning nr. 1072/2009/EF.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i Danmark.

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede administrative opgaver og omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forbindelse med udstedelse af tilladelser og tilsyn med nye virksomheder.



Det skønnes, at de gennemsnitlige ekstraomkostninger vil være ca. 3 mio. kr. om året (fordelt over en 10-årig periode) til varetagelsen af opgaverne med udstedelse af tilladelser og tilsyn med varebiler under forudsætning af et tilladelsesomfang svarende til i størrelsesordenen 12.-13.000 varebiler med størstedelen af aktiviteten i år 1.

Indførsel af en tilladelsesordning for varebiler vurderes endvidere at medføre et betydeligt øget ressourceforbrug hos politiet. Det skyldes, at der vil være mange flere køretøjer at kontrollere, samtidig med at kontrolopgaven bliver mere kompleks.

Kontrollen med varebiler vil være en ny opgave for politiet. Derudover vil der skulle ske kontrol nye steder, da varebiler må antages i højere grad at køre i byområder, hvorimod tunge køretøjer oftest bringes til undersøgelse på rastepladser på motorvejen. Det vil i byområder være svært at udføre den samme slags kontrol, som der kan ske på rastepladser, hvorfor der muligvis skal etableres egnede kontrolfaciliteter. Der kan tillige blive tale om et øget tidsforbrug i forbindelse med transport til disse nye kontrolfaciliteter.

Det er ikke afklaret, hvem inden for politiet, der skal varetage den yderligere kontrol, og det er derfor ikke muligt at vurdere, i hvilken grad der skal ske uddannelse af personalet. Uanset, om kontrollen f.eks. placeres i tungvognscentrene eller i politikredsenes færdselsafdelinger, kan det lægges til grund, at der skal ske uddannelse af de pågældende medarbejdere. Der kan blive tale om en omfattende uddannelse, særligt hvis færdselsafdelingerne skal uddannes til at forholde sig til tilladelseskravene i de allerede gældende og nye regler.

Kontrolopgaven bliver under alle omstændigheder mere kompleks, da der vil være mange flere køretøjer, der potentielt kan udvælges til kontrol, og da det er svært at identificere, hvilke køretøjer under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning. Dette skyldes, at det ikke er registreret, om køretøjerne anvendes til firmakørsel for egen regning eller godskørsel for fremmed regning. Det vil således kræve en standsning og nærmere kontrol for at fastslå, om køretøjet er omfattet eller undtaget af reglerne. Det bemærkes hertil, at det fremgår af Danmarks Statistik, at der pr. 1. januar 2017 var 397.001 varebiler i Danmark. Heraf anslås, at knap 13.000 køretøjer **anvendes til** godskørsel for fremmed regning.

Hvis Danmark ikke længere kan stille et nationalt krav om, at en vejtransportvirksomhed og en transportleder ikke må have forfalden gæld til det offentlige på mere end 50.000 kr., vil det medføre en besparelse for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative omkostninger ved udstedelse af tilladelser og tilsyn med vejtransportvirksomhederne.

I Danmark er der et antal større speditivirksomheder, som i deres udenlandske dattervirksomheder har tilladelser, indregistrerede motorkøretøjer og



ansatte. Det er uvist, om forslaget om at skærpe etableringskravene kan medføre udflytning af disse speditivsvirksomheder til udlandet, hvilket vil medføre et provenutab for staten. Omvendt er det muligt, at vognmandsvirksomhederne vil vælge at samle sine aktiviteter i Danmark med deraf følgende flere arbejdspladser og indregistrerede motorkøretøjer i Danmark, hvilket vil medføre et provenu for staten.

Endvidere vil forslaget medføre øgede administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og SKAT i forbindelse med udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger om vejtransportvirksomhederne. Der vil være gennemførelsesomkostninger til udvikling af et nyt IT-system og samkøring med andre autoritative registre i Danmark med henblik på udveksling af data. Registreringsnumre kan hentes fra Det Centrale Motorregister, mens grundlæggende finansielle oplysninger, dog ikke fra personligt ejede virksomheder, kan hentes fra Det Centrale Virksomhedsregister. Det vurderes på det foreliggende grundlag, at udviklingen af et sådan IT-system vil medføre omkostninger på op til 1 mio. kr. i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dertil kommer øgede administrative omkostninger i SKAT. Størrelsen af disse kan ikke opgøres på det foreliggende grundlag.

Den øgede pligt til at rapportere om antal fællesskabstilladelser og førerattester fra hvert andet år til hvert år og den nye pligt til årligt at rapportere om køretøjer på højst 3.500 kg mv. til Kommissionen, vil medføre mindre administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Forslaget vedrørende cabotage, øget kontrol samt indførelse af ansvar for speditører m.fl. forventes også at medføre en stigning i kontrolopgaven for politiet, ligesom der kan ske en stigning i antallet af straffesager, hvilket kan have betydning for anklagemyndighedens arbejde.

På det foreliggende grundlag er det Rigspolitiets vurdering, at kontrollen vil medføre behov for tilgang og uddannelse af ressourcer. Rigspolitiet vurderer, at stigningen vil udgøre ca. 15 mio. kr. årligt i årene 2019-2021 og ca. 23 mio. kr. herefter. Det vurderes på denne baggrund, at de øgede omkostninger ikke kan afholdes inden for politiets eksisterende økonomiske ramme.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes umiddelbart, at forslaget ikke vil have nævneværdige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre både positive og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede administrative omkostninger for virksomheder med varebiler i Danmark. Det vurderes i Kommissionens konsekvensanalyse, at forslaget vil medføre en stigning i driftsomkostningerne på ca. 4-10 %.

Forslaget vil medføre administrative konsekvenser for virksomhederne ved indsendelse af ansøgning om tilladelse. Hertil er der mulighed for eventuelle gebyrer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Endvidere vil forslaget medføre finansielle krav til virksomhedernes egenkapital. I forbindelse med dokumentation for egenkapital kan virksomhederne derudover have omkostninger til ekstern bistand fra revisor eller omkostninger til bankgaranti.

Hvis Danmark ikke længere må fastsætte et højere krav til egenkapital end fastsat i forordning 1071/2009/EF, vil det medføre en generel besparelse for transportvirksomhederne **med lastbiler**. Samtidig vil det medføre øgede krav til egenkapitalen for virksomheder med både lastbiler og varebiler som følge af, at varebiler omfattes af egenkapitalkravet.

Muligheden for anvendelse af elektroniske transportdokumenter ved international kørsel og cabotage vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for vognmandsvirksomheder og speditorsvirksomheder. Det skyldes lavere omkostninger til håndtering, en hurtigere og mere smidig administration af transportdokumenterne samt en tidsmæssig besparelse grundet en hurtigere kontrol ved politiet.

Der vil være øgede administrative omkostninger, når danske transportvirksomheder fremover har pligt til at stille en række oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed til brug for det nationale elektroniske register, herunder oplysninger om antal ansatte, samlede aktiver og passiver, egenkapital og omsætning i de seneste to år.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for hørings svar den 21. juni 2017.

Der er modtaget hørings svar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, HK Post, Danske Speditører, 3F, LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

DTL



DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger:

Generelle bemærkninger

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

På en række områder tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter. Efter DTLs opfattelse er det for tidligt at tage stilling til, om den foreslåede anvendelse af delegerede retsakter er optimal for erhvervet, eller om snittet skal lægges andetsteds. DTL er i særdeleshed bekymrede for udelukkelse af de sociale parter fra relevante beslutninger.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til erhvervet

Ark. 1. Genstand og anvendelsesområde - køretøjer under 3,5 tons

DTL hilser forlaget til udvidelse af art. 1 i Forordning (EF) nr. 1071/2009 til også at omfatte køretøjer under 3,5 tons velkomment.

Efter forslaget skal vognmænd i EU med disse køretøjer fremover stille økonomiske garantier: 1.800 EUR for første bil og 900 EUR for følgende biler. DTL finder beløbsgrænserne passende.

Der bliver ikke stillet krav om f.eks. uddannelse og godt ry, men medlemslandene kan fortsat stille disse krav nationalt.

Efter DTLs opfattelse bør der også stilles de samme krav på EU-plan som til vognmænd med køretøjer på 3,5 tons eller derover fsva. faglige kvalifikationer, vandel og god skik - dog i en tillempet udgave.

Art. 3. Krav med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet

Kommissionen foreslår, at lade art. 3, stk. 2 udgå, således at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav ud over dem som fremgår af art. 3, stk. 1.



Det vil bl.a. indebære, at man ikke længere i Danmark vil kunne stille forhøjede kapitalkrav, eller krav om at man ikke må have forfalden gæld til det offentlige på mere end 50.000 kr.

Efter DTLs opfattelse, så bør muligheden i art. 3, stk. 2 for at stille yderligere krav bevares. Bestemmelsen er med til sikre en professionalisering og seriøsitet i branchen. Bestemmelsen bør også omfatte køretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

Art. 5. Opfyldelse af etableringskravet - postkasseselskaber

DTL hilser en øget indsats mod postkasseselskaber velkommen. DTL har således kendskab til sager, hvor man fra dansk side rettede henvendelse til andre medlemsstater om virksomheder beliggende i villakvarterer med mange virksomheder på samme adresse. De pågældende medlemsstater afviste, at der ikke var tale om reel etablering.

DTL bifalder, at der skal være en tættere sammenhæng mellem reel aktivitet – kontrakter, ledelse af arbejdskraften, faciliteter mv – og den adresse, der anvendes af virksomheden.

I forbindelse med vurderingen af, om der er tale om reel etablering er det vigtigt at tage højde for, at erhvervet er præget af mange mindre virksomheder, herunder selvkørende vognmænd, hvor virksomhedens størrelse og administrative opgaver fx ikke kan berettige, at der ansættes professionelt administrativt personale. Det er derfor vigtigt, at teksten i forslaget pkt. e) i Art. 5 om, at krav om personale skal stå i rimeligt omfang til virksomhedens aktiviteter fastholdes.

Art. 6. Opfyldelse af vandelskravet

Ændringerne til art 6. hilses i særdeleshed velkommen – særligt at overtrædelse af udstationeringsreglerne får betydning ved vurdering af vandelskravet.

Der er dog behov for at supplere listen over alvorlige overtrædelser, for at afspejle det øgede fokus på arbejdsmarkedslovgivning mv.

Hvad angår art 6.1 specifikt finder DTL det besynderligt, at Kommissionen afgiver kompetence til medlemsstaterne til at fastsætte hvilke personer, der er relevant for en vurdering af vandel.

Det strider i mod ønsket om en mere harmoniseret tilgang til EU kravene og kan medføre forskelle mellem medlemslandene, og kan have betydning for virksomhedernes valg af etableringsland.

Art. 7. Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag



DTL er enig i, at der skal fastsættes mindre strenge krav for transportvirksomheder, der udelukkende benytter lette erhvervskøretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

Artikel 13. Procedure for suspension og tilbagekaldelse af vejtransporttilladelser

DTL er enig i præciseringen og harmoniseringen af art. 13, stk. 1, når det økonomiske grundlag ikke længere er opfyldt.

Artikel 14. Erklæring om uegnethed som transportleder

DTL bifalder, at rehabiliteringsperioden for uegnethed som transportleder harmoniseres. Vi finder dog, at et år er for kort et tidsrum for rehabilitering. Perioden bør være længere, fx 3 år.

Art. 16. Nationale elektroniske registre

DTL er tilhænger af, at der tilføjes oplysninger, som skal indgå i de nationale registre mhp. at muliggøre en bedre håndhævelse af reglerne om adgang til erhvervet.

Art. 18. Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

DTL hilser det velkomment, at betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne bliver præciseret, herunder tidsfrister for svar på begrundede anmodninger.

Fsva. håndhævelse af reglerne, skal det bemærkes, at etableringsmedlemsstaten for et evt. postkasseselskab ikke har det store incitament til at håndhæve reglerne om etablering, idet aktiviteten jo netop foregår uden for etableringsmedlemsstaten. Man kan derfor overveje, om EU-Kommissionen skal have en selvstændig undersøgelseskompetence i lighed med, hvad man kender inden for fx konkurrenceområdet, eller at manglende samarbejde og overskridelse af frister skal have processuel skadevirkning, fx at den virksomhed som anmodningen vedrører ikke kan udføre godskørsel i den medlemsstat, hvor anmodningen kommer fra, før at anmodningen er efterkommet.

Forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til markedet

Generelt

DTL finder, at den såkaldte 3. lands kørsel skal begrænses. Mens den fri bevægelighed skal respekteres, kan EU's indre marked for vejtransport kun fungere på en fair, retfærdig og lige måde, hvis virksomhederne står over for de samme vilkår, regler og kontrol, der hvor aktiviteten udføres. Hvis et køretøj fra land A hovedsagelig udfører operationer mellem B og C og aldrig er hjemme i land A, skal køretøjet/virksomheden etablere sig i B eller C. Hvis en såkaldt nomade-



chauffør aldrig er hjemme, skal han/hun være knyttet til den værtsmedlemsstat, hvor arbejdet hovedsageligt udføres.

Kommissionens forslag forsøger at tackle nogle af disse problemer, men fokus er ikke tilstrækkeligt på de chauffører, lastbiler og virksomheder, der opererer i systemer, hvor de kan kombinere de forskellige tidsperioder og udnytte hullerne i lovgivningen. Formålet med denne revision må være at lukke for disse huller og skabe fælles regler for alle.

I den forbindelse skal det bemærkes, at lastbiler fra Østeuropa nu udgør 45 % af de lastbiler, der passerer den dansk/tyske grænse, men andelen af danske lastbiler udgør 17 %, jf. ITDs grænsetælling fra 1. kvartal 2017.

Art. 1. Anvendelsesområde

DTL finder ikke, at transport af tomme containere og returemballage (fx paller og tomme blomstrebure) skal betragtes som godskørsel for fremmed regning, uanset om der foreligger en transportkontrakt. Efter DTLs opfattelse så er transport af tomme containere, returemballage og lignende at sammenligne med tomkørsel. Der skal være tale om reel transport af varer eller andet gods, for i modsat fald vil mulighederne for omgåelse være talrige.

Det forekommer også besynderligt at bede om en ”transportkontrakt” som lovlig dokumentation. Det afviger fra andre dele af pakken, som fokuserer på moderne, digitaliserede løsninger for dokumentation af kontrol. En transportkontrakt for de nævnte transportere, kan nemt konstrueres og vil ikke afspejle noget konkret. Ideen om at tillade tomkørsler, fordi der er en transportkontrakt er en kunstig afvigelse fra pakkens overordnede formål om ordnede forhold, og DTL kan ikke støtte denne tilføjelse.

Art. 2. Definitioner

DTL finder, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat.

At tillade, at en cabotagetur reelt er en fuld distributionskørsel med flere startpunkter og flere aflæsningspunkter er i strid med det oprindelige formål med cabotage som er af midlertidig karakter og det vil facilitere mulighederne for en permanent, kontinuerlig tilstedeværelse i værtsmedlemsstaten, herunder cabotage som forretningsmodel.

Ovenstående vil også typisk kræve, at cabotagekørslen er planlagt på forhånd og sættes i system, hvilket vi også finder er i strid med det oprindelige formål med cabotage. Der er frihed til at etablere sig, såfremt man ønsker at drive indenlandsk transport i konkurrence med andre lokale vognmænd på lokale vilkår.

DTL finder dog behov for, at en cabotagetur skal defineres udtrykkeligt i forordningen. Men definitionen skal være følgende:



”En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læssesteder eller af flere lossesteder.”

Art. 8. Cabotagekørsel generelt princip

DTL finder som nævnt, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat. Vi kan derfor ikke godtage, at begrænsningen i ture ophæves, selvom antallet af dage sættes ned fra 7 dage til 5 dage.

I den forbindelse skal det bemærkes, at hver international tur giver adgang til cabotage. En ophævelse i begrænsningen af antallet af cabotageture, vil også være konkurrenceforvridende i forhold til mindre medlemsstater som Danmark, idet man nemt kan passere en landegrænse med en international transport. Derved ville cabotagekørslen reelt være fuldt liberaliseret i forhold til de mindre medlemsstater.

DTL finder de nugældende cabotageregler om tre ture inden for 7 dage skal bevares, og man skal afvente virkningen af udstationeringsreglerne på transportområdet, før at man foretager sig yderligere, herunder fsva. transitreglen (1 cabotagetur inden for 3 dage).

Endeligt bør der være et loft over, hvor meget cabotagekørsel et køretøj kan udføres i en værtsmedlemsstat.

DTL skal bemærke, at den danske udgave af teksten er mangelfuld, idet det engelske ord ”contiguous” (tilstødende) medlemsstater ikke er oversat. Vi går ud fra, at den engelske udgave er korrekt. Det er uklart, hvad konsekvensen af dette reelt er, men en konsekvens er tydeligvis, at man reelt har en mulighed for at køre over en grænse tom, idet man kan henvise til, at man er i gang med sine 5 dages cabotagekørsel i et medlemsland og nabolandene. Dermed åbnes en større mulighed for at undgå kravet om, at cabotage kun kan indledes efter en international transport, end tilfældet er med dagens regler. Vi er derfor stærkt skeptiske over for denne tilføjelse.

DTL hilser det velkomment, at dokumentation skal leveres ved vejsidekontroller, og at brug af f.eks. eCMR fremmes. I den forbindelse skal det bemærkes, at det kun er et fåtal af lande, der har ratificeret konventionen om eCMR.

Men værdien af dokumentation bliver dog indholdsløs, såfremt chaufføren blot skal dokumentere den internationale transport, herunder tidspunktet.

Desuden bør der indføres et krav om dokumentation også for den udgående internationale transport. Der bør indføres et generelt krav om, at en udenlandsk indregistreret køretøj skal kunne dokumentere sin transport eller tur i en værtsmedlemsstat i forbindelse med en vejsidekontrol.

Art. 10. Beskyttelsesforanstaltninger



DTL noterer sig med en blanding af undren og tilfredshed, at Kommissionen ikke alene foreslår at art 10 fastholdes, men også at den opdateres.

DTL finder, at der er behov for en langt mere effektiv art 10.

Taget i betragtning, at der skal fastholdes en sikkerhedsklausul – og det støtter vi – så skal den gøres langt mere effektiv, fleksibel og anvendelig. Den foreslåede præcisering fra Kommissionen, finder vi ikke, løser dette.

I lyset af Kommissionens fokus på f.eks. kontrol og overvågning, foreslår DTL, at denne artikel udformes på en sådan måde, at vognmænd fra en medlemsstat, der ikke opfylder de betingelser, som er gældende i den øvrige relevante lovgivning (kontrol, samarbejde, information, udvikling), mister deres ret til cabotage (ikke til international eller transit).

Med andre ord, så skal etableringsmedlemsstatens adfærd knyttes til de rettigheder samme medlemsstats virksomheder nyder i det indre marked. Dette er i tråd med de gældende regler om bøder mv. ved manglende implementering. Imidlertid taler vi her ikke om manglende implementering, men om manglende aktive anvendelse af de regler, der formelt set er implementeret.

Art. 10a. Cabotagekørsel – kontrolforanstaltninger

DTL hilser dette nye krav til medlemslandene velkommen. Men hvad er det, der skal kontrolleres, hvis man reelt kan køre så mange ture, man vil, så mange dage man lyster, blot at man har en international tur hver 5. dag?

DTL er ikke sikker på, at det giver mening at knytte foranstaltningerne i art. 10a, stk. 2 – og andre kontroller – til et system for risiko-rating. Det kræver også, at overtrædelser af cabotage-lovgivning, udstationering mv. skal tælle med i vurderingen af den risiko, virksomheden udgør.

DTL hilser det øgede samarbejde i art. 10a, stk. 3 velkomment, og skal stærkt anbefale kontrolmyndigheder i de nordiske lande at engagere sig fuldt ud i de europæiske politiorganisationer for samarbejde, som findes. De nordiske lande udmærker sig ved fravær fra f.eks. Euro Control Route (ECR), hvilket DTL ikke finder er holdbart i lyset af den fokus, der er på ECRs kerne opgaver i Kommissionens forslag.

Art. 14a. Ansvar

DTL hilser denne nye tekst velkommen som et første skridt for at sikre, at alle led i transportkæden involveres i, at reglerne overholdes. DTL finder dog, at også den groft uagtsomme medvirken til overtrædelse af forordningen skal straffes.

Sagen er imidlertid kompliceret, og det er vigtigt, at Kommissionen ikke efterfølgende indfører rådgivende dokumenter eller "questions and answers" som reelt tømmer denne artikel for indhold. Det må være gældende, at når princip-



pet er vedtaget, har medlemslandene pligt og lov til at indføre disse regler i overensstemmelse med deres nationale praksis og regler.

Side 19/155

ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer:

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om at skabe fælles regler og dermed sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene mellem de erhvervsdrivende, som ønsker at agere som vognmænd i EU.

Lette erhvervskøretøjer:

ITD er positiv over for, at forordningen omfatter lette erhvervskøretøjer i en "light" udgave. I givet fald bør der i øvrigt indføres en nedre totalvægtsgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5 eller 3,0 ton.

ITD ønsker dog udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

ITD henviser i øvrigt til de anbefalinger, som det såkaldte danske varebilsudvalg er kommet med i juni 2017.

Adgangsforhold:

ITD kan generelt støtte op om de foreslåede vandelskrav. Dog er ITD kritisk over for dele af forslaget om ny definition af fast forretningssted, her især krav om administrativt udstyr samt aktiver og beskæftiget personale. Som forslaget ligger nu, er det for upræcist og efterlader stort rum for fortolkning. For ITD er det afgørende, at der foretages en proportional helhedsvurdering.

Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende forordning 1071/2009

Artikel 1, stykke 4 litra a):

ITD er ikke afvisende over for, at litra a) udgår, og dermed at transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, principielt omfattes af forord-



ningens anvendelsesområde. ITD ønsker dog en nedre totalvægtgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5-3 ton.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motor-køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

Artikel 1, stykke 6:

ITD støtter, at kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, i alle medlemslande. Risikoen for, at der opstår forskelle mellem medlemslandene, bliver dermed formindsket. Det er vigtigt, at reglerne for biler under 3,5 ton er ens i alle medlemslande.

Artikel 3, stykke 2:

Kommissionen foreslår, at artiklen udgår, da bestemmelsen har ledt til, at visse medlemslande har indført yderligere betingelser for adgang til vognmandserhvervet ud over de fire kriterier, der er fastsat i forordningen. ITD støtter fælles EU-regler og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.

Artikel 5, litra a) og litra d):

ITD støtter en præcisering af kravene for at sikre, at virksomheder, der er etableret i et medlemsland, reelt og varigt driver virksomhed dér.

Artikel 5, litra c):

ITD er kritisk over for forslaget's nuværende ordlyd om, at virksomheder skal råde over passende administrativt udstyr. Ordlyden efterlader stort rum for fortolkning. For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.

Artikel 5, litra e):

ITD er kritisk over for forslaget's nuværende ordlyd, hvad angår krav om, at virksomheder skal besidde aktiver og beskæftige personale, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter. Ordlyden efterlader stort rum for fortolkning.

For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.



Artikel 6, stykke 1, andet afsnit:

ITD støtter som udgangspunkt formålet at præcisere og yderligere harmonisere vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt, samt at udvide listen over overtrædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Dog efterspørger ITD mere klarhed om, hvordan medlemslandene vil tage hensyn til virksomhedens, transportledernes, administrerende direktørers og komplementarers (i tilfælde af kommanditselskaber) adfærd efter medlemslandenes nærmere bestemmelse. Dog ønskes klarhed over, hvem andre juridiske repræsentanter og relevante personer dækker over.

Artikel 6, tredje afsnit, litra b) nummer xi) og xii):

ITD efterspørger mere klarhed omkring referencen til lovvalgsreglerne, jævnføre Rom 1-forordningen. ITD henviser til, at udstationeringsreglerne alene bør omfatte nationale transportere, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt stiller ITD sig kritisk over for, at lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser vil indgå i vurderingen af opfyldelse af vandelskravet.

Artikel 6, stykke 2:

ITD understreger, at udstationeringsreglerne udelukkende bør finde anvendelse på nationale transportere, og at den kompetente myndighed i vurderingen af vandelskravet kun bør tage hensyn til udstationeringsreglerne, når der er tale om cabotage og kombineret transport, ikke international transport, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt henvises til bemærkning om lovvalg, jævnføre oven for.

Artikel 6, stykke 2a:

ITD opfordrer til, at Kommissionen ved at definere grovheden af overtrædelserne i forhold til arbejdsvilkårene for arbejdstagerne skelner mellem nationale transportere og international transport, således at sidstnævnte ikke falder ind under udstationeringsreglerne og dermed vandelsvurderingen, jævnføre høringssvar om udstationering.

ITD's vurdering af forslaget afhænger af, hvad der reelt vedtages i de delegerede retsakter. ITD understreger, at disse ikke må eliminere skøn.

Artikel 14, stykke 1):

ITD ønsker, at vurderingen af en transportleders vandel sker ud fra en proportional helhedsvurdering.

Artikel 16, stykke 2:

I Danmark har man nogle særlige regler, som betyder, at typisk mindre virksomheder ikke er forpligtede til at udarbejde årsregnskab og således ikke har et overblik over de samlede aktiviteter og forpligtelser – såsom egenkapital i



virksomheden. ITD ser ej heller relevansen af registrering af sådanne oplysninger.

Artikel 18):

ITD er positiv over for den foreslåede ændring, som sikrer en stærkere håndhævelse og udveksling af data mellem medlemslandene. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser. Det bør desuden afklares, hvilke konkrete forpligtelser medlemslande har for at reagere, når virksomhedskontrol ikke er mulig.

Artikel 26, stykke 3, 4 og 5:

Krav om at indberette opdelinger i national og international transport vil sandsynligvis blive pålagt virksomhederne og dermed påføre virksomhederne endnu en administrativ byrde. På den baggrund er ITD kritisk over for opdelingen.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motor-køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

Artikel 1, stykke 4 litra b); Artikel 6, tredje afsnit, litra a) nummer vii); Artikel 7, stykke 1); Artikel 7, stykke 2; Artikel 8, stykke 9; Artikel 11, stykke 4, tredje afsnit og artikel 12, stykke 2, andet afsnit; Artikel 13, stykke 1, litra c); Artikel 16, stykke 2, andet, tredje og fjerde afsnit; Artikel 16, stykke 4; Artikel 16, stykke 7; Artikel 24; Artikel 24a; Artikel 25, stykke 3; Bilag IV, punkt 1, litra b):

Ingen bemærkninger

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter en klarere definition af cabotage, som har givet anledning til forskellige fortolkninger i de enkelte medlemslande. ITD bemærker, at turbegrebet har givet anledning til væsentlig fortolkningstvív. Det hilses derfor velkommen, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.



Artikel 8, stk. 2:

ITD støtter, at antallet af dage hvor der må udføres cabotagekørsel reduceres, og at turbegrebet ophører. Dette gør det nemmere at kontrollere og håndhæve i praksis.

ITD bemærker, at det gældende turbegreb har givet anledning til væsentlig fortolkningstvivl, og at det derfor er positivt, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for turbegrebet vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistreringer i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. ITD støtter som udgangspunkt Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage, alternativt kan antallet af dage sænkes til 3 eller 4 dage.

Forudsætningen for ITD's accept af den nye cabotage definition er, at al cabotage bliver betragtet som udstationering, jf. høringssvar om udstationeringsdirektivet.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.

Artikel 8, stykke 3, første afsnit og stykke 4a:

ITD ser med glæde, at dokumentationen kan forelægges for eller fremsendes til kontrolmyndigheden i værtsmedlemslandet elektronisk, såsom eCMR, da dette medvirker til at forenkle kontrollen og håndhævelsen.

Dog er ITD kritisk over for, at chaufføren skal forelægge dokumentation i løbet af vejkontrollen, da chaufføren kan være nødsaget til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation under en vejkontrol, som finder sted uden for kontorets åbningstider.

ITD ser derfor gerne, at der indføres et krav om, at dokumentationen kan forelægges eller fremsendes inden for eksempelvis 14 dage efter kontrollens afslutning. En sådan tidsfrist vil medvirke til at fjerne de praktiske problemer med at få adgang til dokumentationen og vil fjerne den juridiske usikkerhed med hensyn til, hvornår dokumentationen senest skal fremlægges.



I forhold til hvilke oplysninger dokumentationen af cabotage skal indeholde, bifalder ITD, at Kommissionen ikke fokuserer på, hvilke specifikke oplysninger dokumentationen skal indeholde, men i stedet at der skal foreligge klart bevis for den internationale tur. Hidtil har de oplyste betingelser i artikel 8, stykke 3, litra a-g givet anledning til høje bøder for glemte oplysninger i dokumentationen.

ITD mener, at man bør fokusere på at straffe overtrædelser, hvor køretøjet har udført cabotage ud over det tilladte i stedet for rent formelle fejl, hvor man har glemte at angive oplysninger, der som sådan ikke har betydning for myndighedernes kontrol.

Artikel 10a:

ITD er optaget af, at cabotagen kan blive og bliver kontrolleret. ITD foreslår derfor, at hvert medlemsland tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 5 procent af alle cabotagekørsler kontrolleres i hvert kalenderår og at den årlige kontrol på mindst 5 procent indføres allerede fra den 1. januar 2020. ITD foreslår med andre ord, at kravet til omfanget af kontrol hæves fra 2 til 5 procent fra år 2020 jævnfør Kommissionens forslag til kontrol.

ITD støtter endvidere, at medlemslandene målretter kontrollen mod virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse samt at medlemslandene mindst tre gange om året gennemfører en samordnet vejkontrol af cabotagekørsel.

Artikel 14a:

ITD støtter, at man straffer bevidste overtrædelser, hvorfor ITD støtter præciseringen i den nye artikel 14a, hvor afsendere og speditører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordre på transporttjenester, som indebærer en overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Derimod er objektivt ansvar ikke ønskeligt, da det kan få en negativ indflydelse på samhandlen. ITD gør opmærksom på, at principperne omkring proportionalitet og ikke-diskrimination samt ligebehandling skal respekteres ved vurderingen af overtrædelsen.

I dag eksisterer der et medvirkensansvar, der følger af Straffelovens § 23, og der pålægges bøder på baggrund af dette. Det skal derfor sikres, at medvirkensansvaret i artikel 14a ikke strækker sig længere, end hvad der allerede fremgår af Straffelovens § 23. ITD ser derfor gerne, at ordlyden i den nye artikel 14a præciseres med henblik på at sikre en overensstemmelse med medvirkensprincipper i nationale straffelove.

Artikel 1, stk. 1; Artikel 2, nr. 6; Artikel 4, stk. 2, tredje afsnit; Artikel 4, stk. 4, andet afsnit; Artikel 5, stk. 4; Artikel 10, stk. 3, første afsnit; Artikel 14b; Artikel 17:



Ingen bemærkninger.

Side 25/155

Dansk Industri

For så vidt angår ændringer i forordning 1071/2009 om adgang til erhvervet, så kan DI Transport støtte en minimal tilladelsesordning for varebiler, som foreslået af EU-Kommissionen.

Med henvisning til arbejdet i ”varebilsudvalget” i 2017, så foregår der en del transport i dag med varebiler, som for eksempel håndværkere med varebiler, eller madudbringning og avisuddeling i private biler eller private varebiler, hvor visse typer af transport kunne være godskørsel for fremmed regning. Det kan derfor vise sig svært at adskille disse fra de varebiler, der udelukkende kører godskørsel for fremmed regning. For at undgå unødvendige administrative byrder, bør det derfor overvejes i ændringerne af EU-reglerne at fastsætte en nedre vægtgrænse på f.eks. 2.500 eller 3.000 kg.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 7 i forordning 1071/2009 om økonomisk sikkerhed, så kan DI Transport støtte forslaget lavere satser for varebiler, dvs. 1.800 Euro for den første tilladelse og 900 Euro for de efterfølgende.

Forslaget kan læses sådan, at den lavere sats kun gælder for virksomheder, der udelukkende har varebiler. DI Transport mener, det er afgørende, at den lavere sats for varebiler også gælder for varebiler i transportvirksomheder, der har både lastbiler og varebiler, så man sikrer mere ensartet konkurrenceforhold.

I forhold til hvornår der er tale om reel etablering, mener DI Transport grundlæggende, at de nuværende regler er afbalanceret, og bekæmpelse af såkaldte ”postkasseselskaber” primært skal løses gennem bedre håndhævelse og bedre samarbejde mellem medlemsstaterne.

Yderligere krav til dokumenter, der skal opbevares på virksomhedens adresse virker overflødig. Endvidere er forslaget til ændring af art. 5 meget upræcist og uklart, hvilket især gælder tilføjelse af krav om at ”besidde aktiviteter og beskæftige personale, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter”. Det foreslås, at dette krav slettes.

For så vidt angår cabotage, så har de nuværende cabotageregler været med til at effektivisere transporten, og cabotagekørsel er grundlæggende en fornuftig og naturlig del af international godstransport. Dette ses bl.a. ved at danske lastbiler i stigende grad udfører cabotagekørsel i andre EU-lande. Det er derfor også fejlagtigt, når det påstås, at lovlig cabotage er social dumping.

I forhold til ændringer i forordning 1072/2009 om cabotage mener DI Transport derfor, at det er helt afgørende, at en tilpasning af reglerne ikke fører til yderligere begrænsning i adgangen til at udføre cabotagekørsel. Yderligere begrænsninger vil føre til mindre effektiv vejgodstransport, hvilket vil øge transportomkostninger for dansk erhvervsliv og danske eksportvirksomheder.



For så vidt angår præciseringen af, at kørsel med tomme containere og paller er reel godstransport, når det udføres på baggrund af en kontrakt, så kan DI Transport støtte præciseringen.

I forhold til definitionen af cabotage, dvs. ændring af artikel 2, stk. 6, så mener DI Transport ikke en ny definition af cabotage er nødvendig, hvis man samtidigt fjerner begrænsningen på antallet af ture.

DI Transport kan støtte Kommissionens forslag til forenkling af reglerne, således at begrænsningen på antallet af ture fjernes. Dette vil betyde, at forslaget bliver lettere at håndhæve for politiet og lettere for transportvirksomhederne at efterleve, da man fjerner uklarhederne om, hvad en "cabotagetur" er.

DI Transport støtter, at adgangen til at udføre cabotage begrænses til fem dage, men mener det er vigtigt ikke at begrænse yderligere, og under ingen omstændigheder lavere end 4 dage, da det vil gøre det vanskeligt for danske transportvirksomheder at udføre cabotage i f.eks. Sverige og Tyskland.

I forhold til beviset for den forudgående internationale transport i artikel 8. stk. 3 litra a)-g), så vil DI Transport anbefale, at kravene forenkles til de oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere, om der har været en reel international transport. Konkret bør det overvejes om oplysninger om "bruttovægt" (litra f) og "almindelige beskrivelse og emballage" (litra e) er nødvendige.

Endvidere kan DI Transport støtte, at det præciseres, at elektronisk bevis, som f.eks. e-CMR, accepteres. Og DI Transport kan ligeledes støtte at retssikkerheden for chauffører og vognmænd forbedres ved at det slås fast, at chaufføren har ret til at kontakte virksomheden ved kontrol med henblik på at fremsende bevis for en lovlig tur. Dette skal ses i lyset af, at der er omvendt bevisbyrde, da det er transportvirksomheden, der skal bevise, at den udfører lovlig cabotage.

DI Transport kan støtte fælles minimumsregler for medlemslandenes vejsidekontroller af cabotagekørsel.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er positiv overfor, at kommissionen lægger op til, at gøre op med de mange åbne spørgsmål og uhensigtsmæssigheder, som der består omkring definition af - og regler for - hvornår en transportvirksomhed er etableret i et land og har et varigt forretningssted der.

Som reglerne er nu, åbner de for afgrænsningsproblematikker og forskellig fortolkning landene imellem, hvilket ikke er fremmede for det indre markeds funktion.

Dansk Erhverv er også positiv overfor den foreslåede specifikke karenstid for rehabilitering efter konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet. Grove overtrædelser af EU- eller nationale regelsæt bør føre til en karenstid af en vis minimumsvarighed.



Dansk Erhverv kan endelig ikke støtte den foreslåede indføjel­se af en artikel 14a, hvorefter der indføres et betinget kædeansvar på området. Vi finder at den eksisterende danske regel i straffelovens § 23, er tilstrækkelig til at dække området.

HK Post

Følgende synspunkter ses gerne fremmet i den videre proces:

Forordningerne udvides til lette erhvervskøretøjer, så spekulation i omgåelse reduceres.

En reduktion af risiko for skuffeselskaber med 10 % er uambitiøst. Bevidst at sanktionere 90 % af spekulation i omgåelse strider mod den almindelige retsbevidsthed.

Kravene til medlemsstaternes håndhævelse af reglerne bør styrkes.

Danske Speditører

Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EF) 1072/2009 om cabotage mm.

- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget.
- Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.
- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.



Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.

Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører støtter, at begrænsningen i antallet af cabotageure ophæves, samtidig med at der sker en reduktion i det maksimale antal dage, hvor der må udføres cabotagekørsel.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for antal ture vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistrering i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. Danske Speditører støtter som udgangspunkt EU-Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage – og vi mener, at det vil have stærkt uhensigtsmæssige konsekvenser at antallet af dage sænkes.

Bliver der tale om, at cabotagekørsel kun tillades et meget begrænset antal dage – og skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra starten af første cabotagetur – vil der efter vores opfattelse blive tale om administrative byrder, der ikke står mål med den meget lille opnåede sociale effekt.

Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur, vil det i ikke ubetydelig grad underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt. Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotageturs begyndelse, vil hele ideen med cabotagekørsel formentlig falde til jorden og dermed få en uheldig indvirkning på miljøet, da man så ikke kan udnytte bilerne optimalt.

3F

Forordning 1072/2009

Kommissionen foreslår, at forordningen vedrørende blandt andet cabotage ændres, idet de eksisterende regler har givet anledning til nogen usikkerhed, specielt hvad angår definitionerne.

Som reglerne er nu, er det tilladt at udføre tre cabotageure inden for en periode af 7 dage i forbindelse med en international tur. Det ændres, således at det nu bliver tilladt at udføre et ubegrænset antal cabotageoperationer inden for en 5-dages periode.

Forbundet finder ikke, at dette er tilstrækkeligt til at løse de eksisterende problemer. Blandt andet er definitionen af begrebet af cabotagetur stadig ikke løst. Kommissionen har en opfattelse af, at såfremt der bare er en enkelt enhed fra



den første pålæsning tilbage på lastbilen, kan der i princippet foretages et ubegrænset antal på- og aflæsninger, og den første tur er derfor ikke afsluttet.

Det står i modsætning til fortolkningen, der har været anvendt i Finland, hvor man siger, at fra første pålæsning til første aflæsning er der tale om en tur. Dette er en fortolkning, som 3F støtter, og den problematik er ikke løst med det nye regelsæt.

Der er heller ikke taget stilling til reglerne om, at den internationale tur ikke må have til formål at udføre cabotage, ligesom begreberne ”gentagen” og ”regulær karakter” heller ikke er blevet præciseret.

Den nye bestemmelse om transport af paller og tomme containere er utilstrækkelig til at eliminere den praksis, der anvendes hvor en kort international tur fører til en ny 7(5) dages cabotage periode. 3F skal derfor gentage sit tidligere forslag om indførelse af en egentlig karens periode, inden der kan påbegyndes en ny cabotage periode.

Når dette er sagt, anerkender 3F, at de samtidig planlagte ændringer i udstationsreglerne, således at danske løn- og ansættelsesforhold er gældende fra dag et, i høj grad vil løse disse problemer. Under alle omstændigheder afhænger effekten af det nye samlede regelsæt i høj grad af kontrol, og 3F skal derfor opfordre til, at det i forbindelse med den forventede vedtagelse af et samlet regelsæt sikres, at der er afsat de nødvendige ressourcer i Danmark til at håndhæve reglerne effektivt både i form af en styrket kontrolindsats og et bødeniveau, der virker afskrækkende i forhold til at bryde reglerne.

Forordning 1071/2009 samt forordning 1072/2009 – ændringsforslag fremsat af Kommissionen

Forordning 1071/2009

Kommissionen foreslår, at der tilføjes i artikel 1 et nyt stk. 6 stk. 1, således at mindre erhvervskøretøjer fritages fra nogle af forordningens krav. 3F er af den opfattelse, at lette erhvervskøretøjer i stigende grad bruges til at underbygge køretøjer over 3500 kg.

Som udgangspunkt mener 3F, at betingelserne for at udføre godstransport ad landevej burde gælde alle erhvervsmæssige køretøjer uanset vægtgrænse, både for at undgå social dumping og for at undgå unfair konkurrence. 3F kan derfor ikke tilslutte sig forslaget om nyt stykke 6.

I artikel 3 foreslår Kommissionen at lade det nuværende stk. 2 udgå. Stykket giver mulighed for, at medlemsstaterne kan indføre yderligere dokumentationskrav, så længe disse ikke medfører forskelsbehandling og i øvrigt anses for rimelige.



Da eventuel forskelsbehandling ikke kan medføre negativ særbehandling af udenlandske selskaber, finder 3F ingen grund til at fjerne den nuværende bestemmelse.

I artikel 6, stk. 1 indføres en række ændringer til vandelskravet. 3F hilser generelt de foreslåede ændringer velkommen, specielt for så vidt angår konsekvenserne af overtrædelse af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og de nationale skatteregler.

I artikel 7 foreslås der ændringer, således at der er mindre strenge krav til virksomheder, der alene benytter lette erhvervskøretøjer.

Idet vi refererer til vores bemærkninger ovenfor vedrørende artikel 6, kan vi heller ikke støtte dette forslag.

Kommissionen fremsætter endvidere en række forslag til artiklerne 13, 14, 16, 18 og 26. Alle ændringer der umiddelbart kan tiltrædes af 3F.

Forordning 1072/2009

I artikel 1 udvides anvendelsesområdet en smule, således at det tydeliggøres, at transport af tomme containere og paller kun betragtes som transport for fremmed regning, hvis der foreligger en transportkontrakt. Der er tale om en mindre forbedring i forhold til det nuværende regelsæt om netop transport af emballage m.v., der ofte bruges til at omgå cabotagereglerne, idet den type transporter kan bruges til at etablere en international tur, der kun indebærer krydsning af grænsen med efterfølgende umiddelbar tilbagevenden til det territorium, hvor der udføres cabotage.

I artikel 2 punkt 6 tydeliggøres det, at cabotagekørsel kan omfatte flere læsesteder eller leveringssteder. Det er en tydeliggørelse af den fortolkning Kommissionen har i dag, men i modstrid med den fortolkning, som flere andre medlemslande blandt andet Finland, har haft omkring en pålæsning, hvorefter første aflæsning eller yderligere pålæsning etablerer tur nr. 2.

3F har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at vi er enige i den finske fortolkning.

I artikel 8 foreslås det, at begrænsningen i antallet af cabotagekørsler fjernes. Begrænsningen er i sin nuværende udformning ulogisk, idet den undermineres af Kommissionens fortolkning om definitionen på en cabotagetur. Såfremt man starter med at læsse en enkelt colli ved påbegyndelse af cabotageperioden og først aflæsser denne colli som det sidste ved periodens afslutning, så har man i henhold til Kommissionens nuværende fortolkning og den tydeliggjorte fortolkning i artikel 2 punkt 6, de facto kun udført en tur.

3F har samtidig noteret sig, at artikel 8, stk. 4 fastholdes uændret. Det fastslås i det pågældende stykke, at der ikke må forlanges yderligere dokumentation som



godtgørelse for, at betingelserne i denne artikel blevet opfyldt. Det vil sige, at der er udført en cabotagetur.

Desuagtet fastslår Kommissionen, at cabotagekørsel er omfattet af udstationeringsreglerne (se vores høringssvar herom) fra dag 1. Vi har tidligere påpeget den situation, der er opstået omkring kombinerede transporter, hvor en forordning har forret over for et direktiv.

3F vil derfor så kraftigt som overhovedet muligt opfordre den danske regering til at få tydeliggjort den juridiske situation, således at der ikke kan herske nogen tvivl om, at dokumentation af anvendelsen af danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med cabotageoperationer i Danmark kan kontrolleres og håndhæves.

Kommissionen foreslår endvidere i en ny artikel 14a, hvori det anføres, at der kan være tale om medvirkeransvar med deraf følgende sanktioner for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører, når disse bevidst har afgivet ordrer på ydelser, som indebærer overtrædelse af forordningen.

3F finder, at denne bevisbyrde er svær eller umulig af løfte i praksis og vil derfor foreslå, at der indføres sanktioner efter den nævnte bestemmelse, når de pågældende har afgivet en ordre, som under normale forhold medfører, at regelsættet ikke kan overholdes, samt at det tydeliggøres, at overholdelse af reglerne har forrang over for et hvilket som helst kontraktuelt arrangement mellem transportsælger og transportkøber, og at transportkøber ikke kan holdes ansvarlig for forsinkelser der skyldes overholdelse af regelsættet.

LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

Dansk Arbejdsgiverforening

For så vidt angår forslaget fra Europa-Kommissionen om at ændre reglerne om cabotagekørsel (forordning 1072/2009; art. 8, stk. 2), så cabotagekørsel fremover kan foretages et ubegrænset antal gange inden for en femdagesperiode (frem for de nugældende regler om maksimalt tre ture inden for syv dage), støtter DA forslaget. DA vurderer, at ændringen vil medføre simple regler, som bedre kan håndhæves af myndighederne, hvorved omgåelsesrisikoen reduceres.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning. Samtidig er der en center/periferi dimension, hvor lande i EU's periferi er nervøse for, at en



begrænsning i adgangen til markedet vil have større konsekvenser for deres transportoperatører.

Side 32/155

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ni medlemslande (AT, BE, DK, DE, EL, FR, IT, LU, SE), et observatørland (NL) og to EFTA-lande (CH og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder særligt Kommissionens Vejpakke.

Landene i Vejtransportalliancen har flere gange mødtes på ministerniveau. Helt overordnet er den største prioritet for landene i alliancen, at en yderligere åbning af markedet - særligt for cabotagekørsel kræver en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår.

På den anden side i forhandlingerne står en række central- og østeuropæiske medlemslande med Visegrad-landene i spidsen. Overordnet set ønsker de central- og østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, og at de sociale regler fastlægges på en måde, så de ikke virker hæmmende for virksomheder, der opererer i andre lande.

Samtidig er der i forhandlingerne en tredje gruppe af lande, som er periferilandene. I forhandlingerne placerer disse lande sig hovedsageligt sammen med de central- og østeuropæiske lande. Disse lande er særligt nervøse for, at en begrænsning i adgangen til markedet vil have større konsekvenser for deres transportoperatører, da de oftere befinder sig længere væk fra deres oprindelsesland, end lande placeret centralt i EU.

Det estiske formandskab afgav den 9. november 2017 en fremskridtsrapport på de fire forslag i "social- og markedssøjlen" af vejpakken (forordning 1071/2009 og 1072/2009, forordning 561/2006, direktiv 2006/22 samt direktiv 2006/1).

Den 1. januar 2018 tiltrådte det bulgarske formandskab, som siden har stillet flere kompromisforslag. Forslagene tager i vidt omfang *ikke* hensyn til de positioner, som landene fra Vejtransportalliancen har fremsat. Det betyder, at forslagene i stedet trækker mere i retning af de central- og østeuropæiske medlemslandes prioriteter. Det har resulteret i utilfredshed og skarp retorik over for formandskabet.

Varebiler

Formandskabet foreslår, at kun varebiler i international transport omfattes af forordningens krav om adgang til erhvervet og dermed bliver omfattet af et tilladelseskrav, mens det skal være op til medlemsstaterne selv at træffe beslutning om, hvorvidt varebiler, der kun kører nationalt, omfattes. Kommissionens forslag sonderer ikke mellem varebiler i international og national transport. Der er stor tilslutning til formandsskabets forslag blandt medlemsstaterne.



Derudover foreslår formandskabet, at der indføres en ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg. Kommissionen har ikke fastsat en nedre vægtgrænse i deres forslag. Der er **stor tilslutning til formandskabets forslag blandt medlemsstaterne.**

Formandskabet foreslår, at alle fire betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet i forordningen finder anvendelse for varebiler, idet anvendelsesområdet begrænses til alene at omfatte varebiler, der udfører godskørsel for fremmed regning internationalt mellem medlemsstater. I modsætning til Kommissionens forslag, hvorefter virksomheder, der kun har varebiler alene skal leve op til etableringskravet og det finansielle krav, foreslår formandskabet således derudover, at disse virksomheder også skal leve op til kravene om faglige kvalifikationer og vandel. Der er **stor tilslutning til formandskabets forslag blandt medlemsstaterne.**

I relation til det finansielle krav foreslår formandskabet **i modsætning til Kommissionens forslag**, at der skal sondres mellem, hvilket køretøj en virksomhed anvender. Den lave sats for egenkapital skal således finde anvendelse for varebiler, uanset om en virksomhed har både lastbiler og varebiler, mens den høje sats for egenkapital finder anvendelse på lastbiler. **Formandskabet foreslår dog, at medlemsstaterne kan vælge at anvende den høje sats for egenkapital for varebiler.** Der er stor tilslutning til denne tilgang blandt medlemsstaterne.

Enkelte medlemsstater har forslået, at varebiler tillige skal være udstyret med takograf. Formandskabet støtter ikke forslaget. Kommissionen oplyser, at forslaget om takograf ikke var omfattet af konsekvensanalysen, hvorfor forslaget bør undersøges nærmere. Derudover mener Kommissionen, at erfaringer om brug af takograf i varebiler fra medlemsstater, der allerede i dag benytter disse, bør tages i betragtning inden endelig stillingtagen til spørgsmålet.

Nationale særkrav

For at imødekomme mange medlemsstaters ønske om at kunne opretholde gældende nationale særkrav har formandskabet foreslået nye bestemmelser i hhv. etableringskravet og de finansielle krav, hvorefter medlemsstaterne må fastsætte nærmere konkretiserede krav til egne virksomheder udover de obligatoriske krav som fastsat i forordningen.

Formandskabet foreslår blandt andet, at medlemsstater kan kræve, at en virksomhed, transportleder eller enhver anden relevant person ikke må have ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige, ikke må være insolvent eller under konkurs eller rekonstruktion.

Flere medlemsstater har taget et generelt forbehold for forslaget om at fjerne artikel 3, stk. 2, der giver medlemsstater mulighed for at indføre yderligere



betingelser for adgang til erhvervet. **Der vurderes at være opbakning til formandskabets seneste kompromisforslag.**

Etableringskrav

På tidligere arbejdsgruppemøder har der været skepsis overfor fortolkningen af det foreslåede **etableringskrav**, som mange medlemsstater mente, var uklare.

Formandskabet foreslår en yderligere præcisering og skærpelse af Kommissionens forslag. I litra a) tilføjes dokumenter, som indeholder oplysninger om køretøjernes og chaufførernes afsendelse og **sociale sikkerhedsdokumenter**. Endvidere foreslås en ny litra aa) om, at virksomheder skal registreres i medlemsstatens virksomhedsregister eller i et tilsvarende register, **når det er påkrævet iht. national lovgivning**, samt en ny litra aaa) om, at virksomheder skal være underlagt det nationale skattesystem **og have et momsnummer** (når det er påkrævet iht. national lovgivning). I litra b) præciseres, at det køretøj, som en virksomhed skal have til rådighed, skal være registreret eller taget i brug samt **godkendt til at blive brugt** i overensstemmelse med lovgivningen i medlemsstaten. **I litra c) præciseres, at virksomheder effektivt og vedvarende skal drive de administrative og kommercielle aktiviteter med passende faciliteter i lokaler, som befinder sig i etableringsmedlemsstaten.** Formandskabet foreslår endelig at ændre Kommissionens foreslåede litra e), **til at** en virksomhed skal have køretøjer og chauffører til umiddelbar rådighed, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens transportaktiviteter.

Formandskabet foreslår **endvidere** at indsætte **en ny** artikel 5, stk. 2, hvorefter medlemsstaterne kan stille følgende yderligere krav til virksomheder: a) krav om sikring af, at fagligt kvalificerede og administrative ansatte eller transportlederen er tilstede i erhvervslokalet **inden for passende tider**, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter **samt** b) krav om, at virksomheden skal have "operationel infrastruktur" på medlemsstatens område, herunder et kontor, som har åbent i bestemte tidsrum, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter.

Der er stor tilslutning blandt medlemsstaterne til formandskabets yderligere præcisering af etableringskravet, der har til hensigt at forhindre postkasseselskaber.

Cabotage

Formandskabet foreslår i det seneste kompromisforslag at fjerne Kommissionens forslag om, at cabotage kan udføres ubegrænset i 5 dage efter endt international tur. Det betyder, at det nuværende princip om 3 ture på 7 dage opretholdes. Dog opretholder formandskabet Kommissionens definition af en cabotage-tur. Formandskabet foreslår endvidere en introduktion af en karensperio-



de på 2 dage. Forslaget er et forsøg på at imødekomme landene i Vejtransportalliancen.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdsgivere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

Regeringen vil på EU-plan arbejde for, at der ikke sker en yderligere åbning af markedet for cabotagekørsel.

Regeringen støtter forslaget om en definition af cabotage, som fjerner turbeholdet og i stedet baserer sig på antal dage, hvilket vil styrke politiets kontrol af cabotage – under forudsætning af, at et nyt 'regime' med et ubegrænset antal dage indføres (her arbejder regeringen for et færre antal dage end 5 dage).

Hvis forslaget indebærer, at man går tilbage til det gamle 'regime' (3 ture på syv dage) – som senest er foreslået af formandskabet – er det vigtigt, at definition på en cabotagetur er i overensstemmelse med den danske praksis, som er konfirmeret af EU-Domstolen.

Det er endvidere vigtigt, at der skal findes en løsning, så det ikke længere bliver muligt at udføre systematisk cabotagekørsel. Regeringen støtter derfor, at der indsættes et værn mod muligheden for at udføre cabotagekørsel 365 dage om året for at bevare hensigten om, at cabotagekørsel skal være en midlertidig aktivitet. Løsningen må imidlertid ikke føre til en situation, hvor mindre transportvirksomheder bliver presset ud af markedet af større transportvirksomheder, som har bedre muligheder for at indrette kørslen efter reglerne

Regeringen støtter endvidere, at der indføres regler for godskørsel for fremmed regning med varebiler i international transport. Regeringen arbejder for, at der indføres en nedre vægtgrænse på 2.500 kg for at sikre proportionalitet i ordningen og for at gøre det muligt at håndhæve reglerne.

Regeringen vil endvidere arbejde for, at kravene om etablering i vejtransportsektoren strammes, så anvendelsen af postkassafirmaer, som etablerer sig i et land uden at have en reel aktivitet i landet, forhindres.

Ændringsforslaget skal ses i sammenhæng med en række andre forslag i Vejpakken: forslagene om forordningerne om adgang til erhvervet og adgang til markedet (cabotage); om ændring af direktivet om kombineret transport; om forordningerne om køre- og hviletid og takograf og forslaget om fastlæggelsen af sektorspecifikke regler om udstationering og kontrol.



Regeringen vil vurdere de samlede kompromisforslag med udgangspunkt i, at en yderligere åbning af markedet skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår, og at det med disse forslag i Vejpakken vil blive lettere at håndhæve de fælles regler.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2017 forud for TTE-rådsmødet den 5. december 2017. Der blev oversendt samlenotat om TTE-rådsmødet den 24. november 2017.

Sagen har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 7. juli 2017.



Dagsordenspunkt 5: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (forslag om køre- og hviletider og takografer)

KOM (2017) 277

Til generel indstilling (forhandlingsoplæg) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen).

Det overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren gennem en præcisering og ajourføring af visse bestemmelser samt ved en opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer, at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse.

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.

Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor Europa-Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Præciseringerne vil i højere grad sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningerne.

Da Kommissionens forslag vedrører forordninger, er ændringerne umiddelbart gældende i Danmark. Der er således kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i bekendtgø-



relse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Side 38/155

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt Kommissionen) har ved Kom.nr. 277 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen), og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen).

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.

Forslaget er oversendt til Rådet den 8. juni 2017 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 91, stk. 1.

3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren ved præcisering og ajourføring af visse bestemmelser, samt ved en opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer, at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse. Forslaget fokuserer således på forenkling og præcisering af gældende bestemmelser samt tilpasning af visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens behov. Dette vil efter Kommissionens opfattelse gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre sammenhængende håndhævelse i hele Unionen.

Køre- og hviletidsforordningen:

3.1 Anvendelsesområdet for undtagelsesbestemmelsen om "ikke-erhvervsmæssig varetransport"

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at private, som anvender køretøjer, der normalt omfattes af køre- og hviletidsforordningen, til transport af ejendele til eget formål, ikke er forpligtet til at registrere deres køre- og hviletid og følgelig ikke at have en takograf eller førerkort. Kravet om at den største tilladte totalvægt for køretøjet eller kombinationen af køretøjer, ikke må overstige 7,5 tons, udgår af bestemmelsen.



Der indsættes endvidere i forordningen en definition af begrebet ”ikke-erhvervsmæssig varetransport” med henblik på at undgå uensartet fortolkning i de enkelte medlemsstater.

3.2 Forpligtelsen til registrering af andre aktiviteter end køretid

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere forpligtelsen og for at harmonisere registreringen af det arbejde, førerne udfører ud over selve kørslen og de perioder, de står til rådighed.

Det er Kommissionens opfattelse, at det er vigtigt at have komplette optegnelser over alle førerens aktiviteter og ikke kun køretid (som registreres automatisk af en takograf), for effektivt at kunne overvåge førerens arbejdsmønstre. Komplette optegnelser kan bidrage til at afhjælpe arbejdsmønstre, der kan føre til træthed og dermed true trafiksikkerheden.

Det udgår af bestemmelsen, at føreren alene er forpligtet til at registrere alle ”rådighedsperioder” siden sidste daglige eller ugentlige hviletid.

3.3 Afholdelse af pause ved flermandsbetjening

Kommissionen anfører, at det ved bestemmelsen præciseres, at førere i forbindelse med flermandsbetjening kan tage den obligatoriske pause i køretøjet, hvis dette køres af en anden fører. Det er allerede gældende praksis i medfør af en ikke-bindende vejledning fra Kommissionen.

3.4 Regler om ugentlig hviletid

Kommissionen anfører, at førerne ved ændringen får mulighed for at planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over fire på hinanden følgende uger samtidig med, at kompensationen for reduceret ugentlig hviletid skal tages sammen med en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer indenfor tre uger. Sidstnævnte vil ifølge Kommissionen gøre det nemmere at kontrollere hviletid, der tages som kompensation, og gøre det muligt for førerne at drage fordel af akkumuleret ugentlig hviletid.

Ved ændringen præciseres endvidere, at de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, ikke må afholdes i et køretøj. Derimod forpligtes arbejdsgiveren til ved sådanne ugentlige hvil at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

Endelig forpligtes transportvirksomheden til at organisere førernes arbejde på en sådan måde, at de kan returnere til deres bopæl for at tage en ugentlig hviletid (mindst 45 timer) mindst én gang i løbet af tre på hinanden følgende uger.



I øvrigt anføres det af Kommissionen, at reglerne om ugentlig hviletid ændres for at præcisere og tilpasse kravene til ugentlig hviletid til sektorens behov og til den reelle praksis for planlægning af transport, navnlig lange internationale transporter.

3.5 "Færgereglen"

Ifølge "færgereglen" kan en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj ombord på en færge eller tog, afbrydes højst to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Et krav er dog, at føreren på færgen eller toget har adgang til en køje eller liggeplads.

Ved ændringen udvides bestemmelsens anvendelsesområde, så en fører også kan tage en reduceret ugentlig hviletid på færgen eller toget.

3.6 "Force majeure-reglen"

Kommissionen anfører, at bestemmelsen indsættes for at hjælpe en fører, som havner i uforudsete omstændigheder, der forsinker transporten eller forhindrer føreren i at nå frem til sin bopæl for at tage en daglig eller ugentlig hviletid. Føreren kan her udskyde begyndelsen af sin daglige eller ugentlige hviletid for at nå frem til egnet indkvartering, forudsat at denne overholder de daglige og ugentlige køretidsbegrænsninger og minimumskravene, hvad angår længden af den daglige og ugentlige hviletid.

3.7 Fravigelser i nødstilfælde

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at medlemsstaternes mulighed for i nødstilfælde at tillade midlertidige fravigelser fra de almindelige regler, skal være behørigt begrundet af de særlige omstændigheder og behovet for hurtigt at tage hånd om disse nødstilfælde.

3.8 Medlemsstaterne forpligtes til at give meddelelse til Kommissionen om nationale regler

Kommissionen indfører en forpligtelse for medlemsstaterne til at give Kommissionen meddelelse om de nationale regler om køretid, pauser og hviletid, der gælder for buschauffører, der ikke er omfattet af forordningen.

3.9 Sanktionering af overtrædelser på køre- og hviletidsområdet

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at de nationale sanktioner for overtrædelse af forordningen skal stå i forhold til overtrædelsens alvor som klassificeret i den relevante EU-lovgivning (bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF). Samtidig tilføjes der en forpligtelse for medlemsstaterne til at meddele Kommissionen om ændringer i det nationale sanktionssystem.

3.10 Samarbejde og udveksling af data mellem medlemsstaterne

Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne skal udbygges. Formålet er at



gøre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen og den grænseoverskridende håndhævelse mere konsekvent og effektiv.

Kommissionen foreslår derfor bl.a., at der fastsættes frister for gensidig bistand, samt at udveksling af oplysninger også omfatter data om risikoklassificering af virksomheder og andre oplysninger, der er nødvendige for at sikre effektiv håndhævelse.

3.11 Gennemførelsesretsakter

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at Kommissionen om nødvendigt kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere bestemmelserne i forordningen. Disse retsakter skal sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

Takografforordningen:

3.12 Lokalisering og registrering af grænseoverskridende transport

De ”intelligente” takografer er en ny generation af digitale takografer. De nye takografer kan bl.a. automatisk registrere et køretøjs position på visse punkter i løbet af dagen f.eks. stedet hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes og stedet hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes. En sådan funktion vil støtte kontrolmedarbejdernes kontroller.

Af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter fremgår det, at kravene vedrørende den ”intelligente” takograf anvendes fra den 2. marts 2019.

| Ifølge Kommissionen er datoen ændret til 15. juni 2019.

Kommissionen anfører, at der er behov for at forbedre funktionaliteten i de ”intelligente” takografer med henblik på mere præcist at kunne lokalisere køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport. Det vil gøre det nemmere at håndhæve de sociale bestemmelser. De ”intelligente” takografer skal således automatisk kunne registrere, hver gang køretøjet krydser grænsen.

Samtidig indføres der en forpligtelse for førere til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse. Dette skal ske ved ankomst til den første egnede holdeplads. Forpligtelsen vil ikke gælde for førere, der anvender ”intelligente” takografer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.



Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme. Wim van de Camp fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er udpeget som ordfører på forslaget.

Ordførerens udkast til betænkning blev fremlagt den 19. december 2017. Forslagene i betænkningen blev første gang diskuteret på et møde i udvalget den 23. januar 2018. Efterfølgende er fremkomne ændringsforslag blevet diskuteret.

I udvalget er der bred opbakning til forslaget om at fremrykke kravet om at udstyre alle køretøjer med den "intelligente" takograf.

Der er endvidere bred opbakning i udvalget til forslaget om, at det ugentlige hvil undtagelsesvist skal kunne afholdes i køretøjets kabine.

Udvalget skal efter planen stemme om forslaget den 24. maj 2018.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Kommissionen anfører, at manglerne i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne. Der er i vidt omfang allerede fællesskabsret på området, og forslaget til ændring af de to forordninger er grundlæggende en tilpasning af det eksisterende regelsæt.

6. Gældende dansk ret

På området gælder følgende danske regler:

- Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, hvori det bestemmes, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, lige-



som der i loven gives hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

- Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvor bl.a. de nationale undtagelsesbestemmelser er implementeret, ligesom der er fastsat regler for anvendelse af takografer og opbevaring af oplysninger fra kontrolmyndigheder. I bekendtgørelsen reguleres det endvidere, hvilke overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen der kan sanktioneres samt straf-ferammen for sanktioneringen.
- Bekendtgørelse nr. 1484 af 13. december 2013 om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på takografer inden for vejtransport, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser værksteder skal opfylde for at opnå autorisation til at udføre arbejde på takografer og gyldighedstiden for sådanne autorisationer.

Bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af takografkort, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser man skal opfylde for at få udstedt et takografkort (førerkort, værkstedskort og virksomhedskort) og gyldighedstiden for nævnte kort.

7. Konsekvenser

7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om ændring af to forordninger, vil en vedtagelse af ændringsforslagene være umiddelbart gældende i Danmark. Der er derfor kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

I bekendtgørelsen vil der således bl.a. skulle indsættes en straffehjemmel for de to nye overtrædelsestyper, som findes i Kommissionens forslag under henholdsvis artikel 8, stk. 8a (forslaget om, at de regulære ugentlige hviletider skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold) og artikel 8, stk. 8b (forslaget om transportvirksomhedens pligt til at organisere førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger).

Det kan dog ikke udelukkes, at der vil blive behov for ændringer på lovniveau.

7.2 Økonomiske konsekvenser

7.2.1 Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at forslagene har begrænsede statsfinansielle konsekvenser.



Forslaget om udbygning af det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne kan medføre administrative omkostninger. Det gælder også for ændringer i takografforordningen angående Færdselsstyrelsens virksomhedstilsyn og politiets vejsidekontrol.

Herudover vil den foreslåede fremrykning af det tidspunkt, hvor medlemsstaterne er forpligtede til at udstyre kontrolmyndighederne med udstyr til tidlig fjernafsløring medføre, at udgiften hertil fremrykkes. Der vurderes ikke at være tale om en øget udgift, da der også efter de nuværende regler er en forpligtelse til at udstyre kontrolmyndighederne med udstyr til tidlig fjernafsløring. Der vurderes således alene at være tale om en fremrykning af udgiften.

7.2.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

7.2.3 Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forordningsforslagene kan medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Arbejdsgiveren forpligtes med forslaget til ændring af køre- og hviletidsforordningen, til at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren i forbindelse med afholdelse af ugentlige hvil.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere omfanget af konsekvenserne for dansk erhvervsliv, da det vil bero på en nærmere vurdering af, hvilken form for indkvartering der anses for egnet.

Herudover vil den foreslåede ændring af køre- og hviletidsforordningens krav om registrering af andre aktiviteter end køretid samt den foreslåede ændring af takografforordningen, hvorefter der indføres forpligtelse for førere, der ikke gør brug af 'intelligente takografer' til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse, kunne medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet.

Endelig vil fremrykning af ibrugtagningstidspunktet for den "intelligente" takograf, herunder tidligere udfasning af de ældre takografer, som fremgår af det seneste forslag fra formandskabet, kunne få økonomiske konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Færdselsstyrelsen vurderer, at der samlet set forventes omkostninger til retrofitting for lastbiler og busser for ca. 27,3 mio. kr. ved ibrugtagning af den intelligente takograf i 2034 (som er ibrugtagningstidspunktet efter de nugældende regler) og ca. 96,4 mio. kr. ved ibrugtagning i 2026.



Ved at fremrykke ibrugtagningstidspunktet til 2026 vil branchens omkostninger til retrofitting således forøges, da en stor del af de køretøjer, der naturligt ville være blevet udskiftet inden 2034, i stedet vil skulle retrofittes.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for høringsvar den 21. juni 2017.

Der er modtaget høringsvar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Danske Speditører, Dansk Byggeri, 3F, LO og Trafikselskaberne i Danmark.

DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men vi finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

Generelt er DTL positiv over det stillede forslag til ændring af forordning 561/2006 (Kørehviletidsforordningen) og 165/2014 (Takografforordningen). I en vis udstrækning vil ændringerne imødekomme de ønskede resultater i forhold til at sikre passende arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere, undgå konkurrenceforvridning og bidrage til færdselssikkerheden.

Af specifikke bemærkninger til forslaget skal vi påpege følgende opmærksomhedspunkter:

Artikel 6, stk. 5:

For så vidt angår harmonisering af førerens forpligtigelser til at registrere det arbejde, som de udfører ud over selve kørslen og de perioder, hvor de står til rådighed, må det antages, at forslaget tilgodeser, at pauser og hvil er udeholdt fra kravet om registrering, når føreren ikke er på arbejde og derved holder fri.



Det fremgår dog af Takografforordningens artikel 34, stk. 3, at en fører skal lave manuelle optegnelser/registreringer, når han har forladt køretøjet. Dette krav underbygges af EU Kommissionens forslag til Clarification note 7, som præciserer, at en fører skal registrere sine aktiviteter, herunder andet arbejde, rådigheds og pause/hvil, uanset om føreren rent faktisk er på arbejde den pågældende dag. Dette medfører et "24/7/365" registreringskrav til føreren, hvilket må opfattes som en unødigt administrativ byrde, ligesom bestemmelsen i mange tilfælde vil give branchen væsentlige udfordringer i praksis, særligt for de førere som ikke altid kører i et køretøj forsynet med takograf.

Det anbefales, at lovtæksten præciseres på dette område, således at det tydeligt fremgår, at ikke registrerede kørehviletidsdata for en fører læst som "?" i udgangspunktet skal betragtes som hvil, og at registreringspligten til pause/hvil kun er tilstede, såfremt føreren er på arbejde og får løn.

Artikel 8, stk. 6:

For så vidt angår selve forslaget til ændring af afholdelse af reducerede og regulære ugehvil har vi ingen bemærkninger. Dog bør referenceperioden for 2 ugers køretid som anført i artikel 6, stk. 3, udvides til en længere referenceperiode på fire på hinanden følgende uger. Dette begrundes i forhold til, at der i planlægningen af en førers arbejdstid i en 4 ugers periode er lagt op til, at en chauffør kan arbejde 3 uger og holde den 4. uge fri. Såfremt køretiden i referenceperioden ikke udvides, vil der blive et produktionstab, ligesom begrænsningen frygtes at kunne skabe mere stilstand og flere lastbiler på vejene.

Hverken færdselssikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår vurderes at blive tilsidesat ved en udvidelse af referenceperioden til fire på hinanden følgende uger, såfremt den maksimale ugentlige køretid fortsat fastholdes til at kunne udgøre op til 56 timer, og da det bliver muligt at planlægge en friuge hver 4. uge.

Artikel 8, stk. 7:

Teksten er for upræcis og bør defineres således: "Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlige hvil, skal tages forud for eller i forlængelse af en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer som en samlet hviletid".

Artikel 8a:

Det bør fremgå, hvorledes "egnet indkvartering" skal dokumenteres over for myndighederne. Fx vil det være vanskeligt for føreren at dokumentere, at han har holdt sit regulære ugehvil på bopælen. Der henvises i øvrigt til Takografforordningens artikel 34, stk. 3, hvori det fremgår, at medlemsstaterne ikke må pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.

Artikel 8b:



Teksten er for upræcis. Det bør fremgå, at det påhviler arbejdsgiveren at afholde førerens transportudgifter til og fra bopælen, når føreren overtager eller overdrager køretøjet til en anden fører uden for sin egen bopæl eller ansættelsesstedet/firmaadressen, samt i situationer, hvor køretøjet ikke er i drift og derved holder stille, mens føreren er rejst hjem for at holde regulær hviletid.

Tillige bør det klart fremgå, at rejse til og fra et køretøj i forbindelse med afholdelse af et regulært ugentligt hvil sker i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3 (rådighedstid eller andet arbejde).

Afslutningsvis skal vi anføre, at DTL gerne havde set en ændring af Kørehviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, således at den daglige køretid altid kan udgøre op til 10 timer, og ikke som i dag 9 timer samt to gange i løbet af en uge 10 timer. Som begrundelse herfor skal anføres, at såfremt en fører på en dag har kørt 9 timer og 10 minutter, har føreren gjort brug af én 10 timers køredag.

ITD

Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer af forordning 561/2006/EF og forordning 165/2014/EU:

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

De nuværende regler om afholdelse af det ugentlige hvil har resulteret i nationale særregler og væsentligt øgede byrder for transportbranchen. Der er derfor behov for klare fælles europæiske regler på området. ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande fornylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj.

Det er afgørende for, at ITD kan støtte forslaget, at det er en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede ugehvile i træk og dermed kan udskyde de regulære 45-timers ugehvile. Kommissionens forslag betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før han skal afholde sit regulære 45-timers ugehvile. For ITD er det afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.

Samlet set, mener ITD dog, at de varierende tidsrammer, der foreslås (2-, 3- og 4-ugers perioder) modarbejder hinanden. Derved ødelægges intentionerne om klare og fleksible bestemmelser. ITD ønsker en ensartet tidsramme på 4 uger.



Konsekvensen af de overlappende perioder er øget kompleksitet og mindre effektivitet i forbindelse med planlægningen til ugunst for både chaufførerne og transportvirksomhederne.

ITD ønsker en konsekvent overgang til en 4-ugers ramme, der vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning, uden at det går ud over trafiksikkerheden.

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag til krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge tvinges til afholde et regulært ugentligt hvil på bopælen.

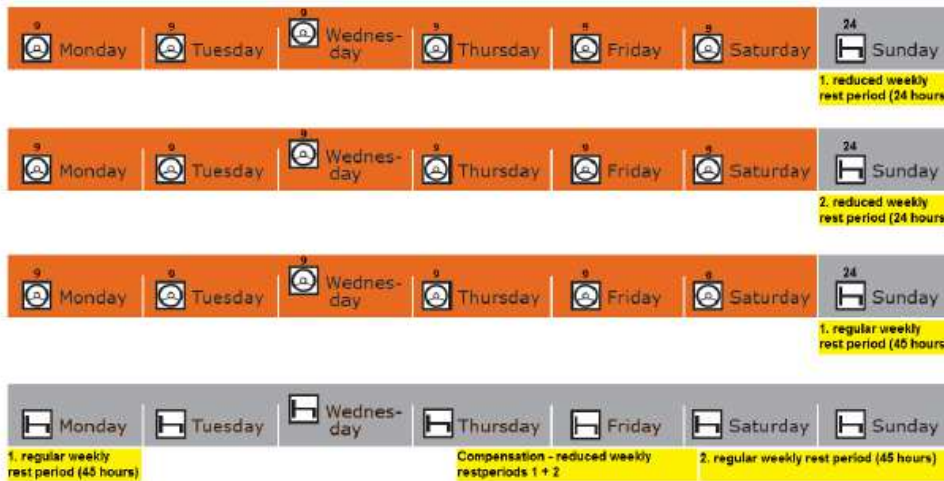
Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Derudover mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger jævnføre ovenstående bemærkninger. Endelig bør referencen i teksten tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke i den ansattes bopæl.

Samlet set giver forslaget anledning til en række juridiske og praktiske ubesvarede spørgsmål. ITD ønsker blandt andet, at det bliver præciseret, om det er myndigheden eller chaufføren, der har bevisbyrden i forhold til, at chaufføren har afholdt et ugentligt hvil på hotel, ved privat indkvartering eller på bopælen. Derudover mangler der klarhed omkring, hvorvidt chaufføren efter afholdt hvil uden for bilen må opholde sig i førerhuset i nogle timer før chaufføren skal køre igen. Dertil kommer overnatningskapaciteten. I dag er rastepladserne ikke indrettede med chaufførhoteller, og der er kun få sikrede rastepladser, hvor bilen kan efterlades trygt.

ITD foreslår derfor, at EU udvider det europæiske netværk af sikre parkeringspladser med assistance fra EU-programmer, såsom TEN-T eller gennem Offentlig Privat Partnerskab (OPP).

Udfordringer med "2-, 3- og 4-ugers perioderne"

Ændringerne i 561/2006/EF, artikel 8, stykke 6 åbner for, at chaufførerne kan planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over 4 på hinanden følgende uger. Denne ændring kan potentielt lette planlægningen og give mulighed for effektiv afvikling af især længere internationale transporter. Samtidig giver ændringen mulighed for yderligere effektivisering af lokale og regionale transporter i perioder med sæsonudsving, eksempelvis høstperioder eller andre perioder hvor transportbehovet øges ekstraordinært. Sammen med kravet om, at kompensation for reducerede hvil skal tages sammen med et regulært ugehvil uden for køretøjet, ville en 4-ugers periode eksempelvis kunne forløbe som illustreret i figur 1 herunder.



Figur 1

En 4-ugers periode, som illustreret i eksemplet (figur 1), vil betyde enkel og effektiv planlægning, samtidig med at chaufføren i dette eksempel vil opnå en 8-dages sammenhængende hvileperiode hjemme, eller hvor han måtte ønske at opholde sig. I særlige tilfælde, hvor chaufføren af en eller anden årsag ikke kan nå helt hjem, er der endda mulighed for at afholde det første regulære ugehvil på et hotel eller andet egnet overnatningssted og køre yderligere 2 dage, tirsdag og onsdag i fjerde uge.

2-ugers periode

Da bestemmelsen i 561/2006/EF, artikel 6, stykke 3 imidlertid ikke foreslås ændret i udkastet og dermed fastholder bestemmelsen om maksimalt 90 køretimer i en 2-ugers periode, vil chaufføren allerede på fjerdedagen i den anden uge have opbrugt sin køretid. Det betyder, at chaufføren nu skal holde hvil i tre døgn frem til udgangen af uge 2. Dermed bortfalder den tilsigtede fleksibilitet, der ellers kunne opnås i henhold til den foreslåede ændring i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 2.

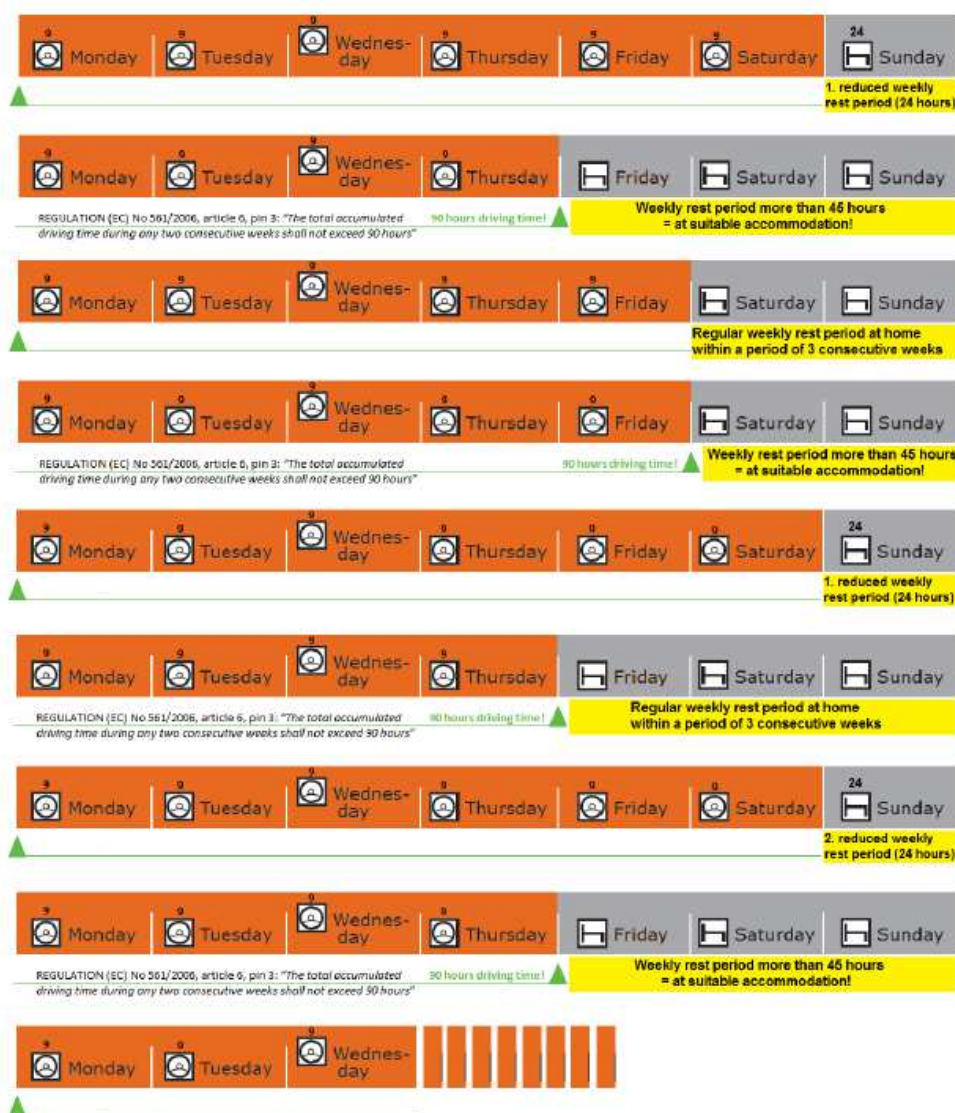


Figur 2



3-ugers periode

Forslaget om 561/2006/EF artikel 8, stykke 8b tilføjer en rullende 3-ugers periode, hvor føreren skal have mulighed for at returnere til bopælen. Bestemmelsen medfører endnu mere kompleksitet og underminerer fuldstændigt intensio-nerne om mere fleksibilitet inden for en 4-ugers periode. I praksis vil bestemmelsen sammen med ovennævnte 90-timers begrænsning inden for en 2-ugers periode umuliggøre en effektiv planlægning og udnyttelse af mulighe-derne for at afholde 2 reducerede ugehvile i to på hinanden følgende uger, som der lægges op til i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 3.



Figur 3

Konsekvent 4-ugers ramme – fleksibilitet og effektivitet

ITD vil med baggrund i ovenstående opfordre ministeren til at arbejde for følgende ændringsforslag til Europa-Kommissionens forslag:



<i>561/2006/EF, artikel 6, stykke 3:</i> "Summen af køretiderne i <u>to</u> på hinanden følgende uger må ikke overstige <u>90</u> timer."	<i>Foreslås ændret til:</i> "Summen af køretiderne i <u>fire</u> på hinanden følgende uger må ikke overstige <u>180</u> timer."
--	--

Se endvidere nedenstående bemærkninger til artikel 8b.

Øvrige bemærkninger til ændringsforslag af 561/2006/EF

Artikel 6, stykke 3:

Se bemærkninger oven for.

Artikel 6, stykke 5:

Ingen umiddelbare bemærkninger forudsat, at ændringer i bestemmelsen ikke leder til yderligere administrative byrder.

Artikel 8, stykke 6:

Valget mellem litra a) eller b) læses som et enten eller – betyder formuleringen, at der ikke må tages ét reduceret ugehvil og tre regulære ugehvil i en fireugers periode? Hvis dette er tilfældet foreslås indsats: ", eller c) tre regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer" og i det efterfølgende afsnit "Ved anvendelsen af litra b) eller c) ..."

Artikel 8, stykke 7:

Bestemmelsen medfører en væsentlig indskrænkning i fleksibiliteten og dermed en forringelse af mulighederne for en effektiv transportplanlægning. Som bestemmelserne er i dag, kan compensationen for et reduceret ugehvil tilrettelægges i forbindelse med et dagligt hvil. Ifølge forslaget vil compensationen fremover skulle afholdes i tilknytning til et 45-timers hvil. ITD ønsker at opretholde den gældende bestemmelse.

Artikel 8a:

ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande for nylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj. Samtidig foreslår man dog en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede hvil og dermed kan udskyde det lovpligtige 45-timers hvil. Forslaget betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før



han skal afholde sit lovpligtige 45-timers hvil. ITD er, som nævnt, positiv, men det er afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.

Artikel 8b:

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag under stykke 8b:

1) ITD mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sin fritid. Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Jævnføre ovenstående bemærkninger mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger. En konsekvent overgang til en 4-ugers ramme vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning.

2) Efter ITD's opfattelse bør referencen i teksten endvidere tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke den ansattes bopæl. Årsagen er, at den ansattes bopæl ikke bør være en hindring for chaufføren, ligesom det kan være problematisk, at det at en chauffør, som ønsker at skifte bopælsland, kan have betydning for ansættelsesforholdet.

ITD foreslår derfor enten artikel 8b slettet eller ændret til:

<i>Foreslået artikel 8b:</i>	<i>Foreslås ændret til:</i>
"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver <u>tre</u> på hinanden følgende uger."	"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren, <u>hvis denne ønsker det, har mulighed for at returnere til ansættelsesstedet kan tilbringe og afholde</u> mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver <u>fire</u> på hinanden følgende uger."

Artikel 9, stykke 1:

Positivt, at "færgereglen" udvides til også at kunne anvendes i forbindelse med et reduceret ugehvil. Tiltaget øger fleksibiliteten i forbindelse med planlægningen af de berørte transportere.

Artikel 12, stykke 2:

Positivt, at fleksibiliteten øges for at nå frem til egnet indkvartering i særlige tilfælde.



Artikel 3, litra h), artikel 4, litra r), artikel 7, stykke 3, artikel 14, stykke 2, artikel 15, artikel 19, stykke 1, artikel 22, stykke 1, stykke 2, stykke 3a og 3b, artikel 25, stykke 2:

Ingen bemærkninger

Bemærkninger til ændringsforslag af 165/2014/EU

Artikel 8, stykke 1, andet led:

Ingen bemærkninger.

Artikel 34, stykke 7, første afsnit:

ITD anerkender vigtigheden af præcise registreringer af, hvornår et køretøj krydser en landegrænse særligt i forbindelse med effektiv håndhævelse af de foreslåede bestemmelser om udstationering med videre. Vi vil dog tillade os at udtrykke betænkelighed ved den manuelle registrering og understrege vigtigheden af en entydig definition af "egnet holdeplads". Ved større, stærkt trafikerede grænseovergange, især på motorvejsnettet, er der ikke egnede sideanlæg, hvor så mange lastbilvogntog kan holde ind og indlæse landekode i takografen. Dette kan potentielt føre til uenighed med kontrollerende myndigheder om, hvornår køretøjet når en "egnet holdeplads", eller hvorvidt en sådan allerede er passeret, hvis køretøjet underkastes en vejsidekontrol på strækningen efter en grænsepassage.

Dansk Industri

Generelt er der behov for, at forslaget giver mere fleksibilitet i forhold til tilrettelæggelse køretid og hviletid, da reguleringen i dag er en af de mest omkostningstunge og byrdefulde EU-reguleringer på transportområdet. Det er DI Transport opfattelse, at der sagtens kan give mere fleksibilitet uden at det går ud over trafikssikkerheden.

For at lave regelforenkligning for den kollektive bustransport, så skal DI Transport anmode om at undtagelsen i artikel 3 om rutekørsel med personer ændres fra de nuværende 50 km til 100 km, hvilket svarer til de øvrige undtagelser med kilometerbegrænsning.

DI Transport er skeptiske for at udvide registreringen af "anden arbejdstid" i artikel 6, stk. 5, da det kan øge de administrative byrder.

For så vidt angår to-mandsbetjening, så kan DI Transport støtte præciseringen.

For så vidt angår afholdelsen af ugentlige hvil, mener DI Transport, at det bør være muligt at afholde 1 regulært ugentligt hvil og 3 reducerede ugentlige hvil inden for en periode på fire uger. Dette vil give mere fleksibilitet.



Kommissionens forslag til artikel 8, stk. 6 er i øvrigt upræcist, da det kan læses som at det er enten a) fire regulære ugentlige hvil eller b) to reduceret ugentlige hvil og to regulære ugentlige hvil. Det bør dog også være muligt f.eks. kun at afholde ét reduceret ugentlig hvil og 3 regulære ugentlig hvil.

Kommissionens forslag giver lidt mere fleksibilitet i forhold til afholdelse af det ugentlig hvil og det reducerede ugentlig hvil ved at tillade to reducerede ugentlige hvil i træk, hvilket er positivt. Men det er desværre langt fra tilstrækkeligt og svært at anvende i praksis, da forslaget ikke samtidigt giver mere fleksibilitet i forhold til den gennemsnitlige køretid.

DI Transport mener derfor, det er helt afgørende, at køretid også regnes over en fire uger periode, uden at den maksimale køretid nødvendigvis ændres, dvs. at artikel 6 stk. 3 i forordning 561/2006 bør ændres til ”*summen af køretiderne på fire på hinanden følgende uger må ikke overstige 180 timer*”, i stedet for de nuværende 90 timer på to uger. Dette vil give mere fleksibilitet uden at øge maksimale ugentlige køretiden.

For så vidt angår den daglige køretid, så bør det tillades, at den daglige køretid sættes til ti timer eller alternativt højst fire gange i løbet af en uge sættes op til ti timer, i stedet for de nuværende to dage på en uge. Dette vil hellere ikke øge den ugentlig køretid, men giver mere fleksibilitet.

DI Transport mener, at kompensationen for reduceret ugentlige hvil fortsat bør kunne afholdes før eller efter en anden hviletid, dvs. enten daglige hvil og/eller regulære ugentlig hvil, ellers vil det være en væsentlig begrænsning køre- og hviletidsregler og tilrettelæggelse af arbejdet. DI Transport lægger derfor vægt på at fastholde den nuværende artikel 8, stk. 7 i forordning 561/2009.

Håndhævelsen af de nuværende upræcise regler om afholdelse af det regulære ugentlig hvil i en række medlemslande, har skabt usikkerhed og væsentlige øgede byrder for transportbranchen. Der er derfor behov for klare fælles europæiske regler på området.

Kommissionens forslag om, at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i førerhuset, rejser en række praktiske problemer i forhold til håndhævelsen: Hvordan skal chaufføren dokumentere, at han har afholdt et ugentlig hvil ved privat indkvartering eller derhjemme? Skal chaufføren medbringe dokumentation for alle regulære ugentlige hvil afholdt de seneste 28 dage? På mange hoteller skal man være ude senest kl. 12, men hvis chaufføren først må køre igen kl. 17, må han så opholde sig i førerhuset indtil han kan køre igen? Alle usikkerhederne om håndhævelse bør afklares under forhandlingerne.

DI Transport kan ikke støtte Kommissionens forslag til ny artikel 8b, der stiller krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge kan afholde et regulært ugentlige hvil derhjemme.



Forslaget til ny artikel 8b er det i strid med overenskomsten mellem ATL/DI og 3F om grænseoverskridende kørsel (eksportoverenskomsten), der tillader, at chaufføren kan være væk fra ansættelsesstedet i 28 dage.

DI Transport mener derudover principielt ikke, at forslaget bør fastlægge, hvor chaufføren frivilligt måtte ønske at tilbringe sin fritid. Forslaget til artikel 8b foreslås derfor enten slettet eller ændret til:

"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan, hvis han ønsker det, tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger."

DI Transport kan støtte forslaget til ændring af artikel 12, der giver chaufføren mulighed for at nå passende overnatningsfacilitet i forbindelse med det daglige eller ugentlige hvil.

Afslutningsvis skal DI Transport bemærke, at det er væsentlig at fastholde de nuværende muligheder for undtagelse i artikel 13. Endvidere bør det overvejes, om kørsel med flydende, færdigblandet beton bør tilføjes undtagelsesmulighederne, da disse har en kort levetid fra de har forladt fabrikken.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 09. juni 2017 og har ingen særlige bemærkninger hertil.

Danske Speditører

Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning 561/2006/EF om minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid mm

Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.



Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.

Danske Speditører har ikke noget konstruktivt at indvende imod, at 45-timers hvilet afholdes uden for lastbilen, mens andre hvil kan holdes i førerhuset. Danske Speditører støtter tillige Kommissionens model, hvorefter 45-timers hvilet kan udskydes.

Vi støtter præciseringen af, at arbejdsgiveren er forpligtet til at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage en ugentlig hviletid på en privat beliggenhed.

Danske Speditører mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sit hvil. Enhver lønmodtager skal kunne disponere over sin egen fritid og beslutte, hvor denne skal tilbringes.

Både af hensyn til chaufførens sikkerhed, når der tages daglige og reducerede hvil i førerhuset, og af hensyn til muligheden for at parkere lastbil med og uden gods på betrykkende vis i den periode, hvor føreren skal afholde sit lange hvil væk fra køretøjet, ønsker vi det europæiske netværk af sikre parkeringspladser udvides, eksempelvis med assistance fra europæiske programmer som TEN-T.

Danske Speditører mener, at ovenstående initiativer til ”sikker parkering af lastbil med og uden gods” og ”chaufførens sikkerhed” anses for at være en absolut forudsætning for, at det vil give mening med en håndhævelse af forbuddet mod afholdelse af det lange chaufførhvil i førerhuset.

Efter vores opfattelse vil det have stor betydning, at chaufføren ikke blot bliver tvunget væk fra sit køretøj uden at have andre og bedre steder at tilbringe sit lange hvil, ligesom der skal tages seriøse initiativer til etablering af sikre rasteplasser og overnatningsfaciliteter. Dette vil Danske Speditører gerne i dialog med Vejdirektoratet om.

Dansk Byggeri

Artikel 13 i Køre-hviletidsforordningen bør også åbnes for at lette administrative byrder for SMV'er og håndværkere

Begge forordningers formål er at sikre arbejdsforhold og trafiksikkerhed i forhold til professionelle chauffører. Desværre rammer reglerne også mange virksomheder indenfor byggeerhvervet, på trods af at deres primære erhverv ikke er transport, og de ikke er udfordrede i forhold til arbejdsforhold, og sjældent udgør en trafiksikkerhedsmæssig risici. På den baggrund er flere andre brancher udtaget. Det drejer sig eksempelvis om landbrug og gartnerier (art 13.b).



Installation af takograf er samtidig en stor omkostning for en virksomhed, som ofte kun få gange årligt transporterer materiale eller materiel, som gør det nødvendigt at have installeret takograf. Ligeledes er det også en stor administrativ byrde at efterleve regler, kontrol og opbevare data.

Dansk Byggeri har ingen kommentarer til de artikler der åbnes, men mener, at også art. 13 i (EF) nr. 561/2006 bør åbnes, så det kun er nødvendigt at installere takografer, når installationen understøtter forordningens formål, nemlig ordentlige arbejdsforhold og trafiksikkerhed.

Listen over mulige nationale undtagelser bør udvides

Forordningen rummer i Art. 13 en liste over mulige nationale undtagelser, bl.a. landbrugs-, gartneri- skovbrugsvirksomheder m.m. (art. 13b.). Dansk Byggeri mener helt overordnet, at også byggeerhvervet bør medtages på denne liste over undtagelser, da deres primære erhverv heller ikke er transport, på tilsvarende vis som de brancher der er undtaget.

Det er på trods af, at der allerede i dag i forordningens art. 13 d, også kaldet håndværkerundtagelsen, er mulighed for undtagelse fra takograf for en række af byggeriets køretøjer. Ordlyden bør dog ændres en anelse, da den som den er i dag medfører anseelige administrative byrder og økonomiske omkostninger for mange virksomheder. Dansk Byggeri foreslår derfor, at virksomheder som typisk kun transporterer materiel eller materiale til eget brug inden for et geografisk afgrænset område på 100 km, og med max vægt på 7,5 T også undtages, idet de nuværende regler er uhensigtsmæssige. Dansk Byggeri foreslår således, at ordlyden i art. 13d ændres fra:

”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”

Til:

”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som virksomheden benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”

Således, at ”føreren” erstattes med ”virksomheden”.

Det vil skabe langt mere fleksibilitet for mange håndværkere, som i dag eksempelvis kun er undtaget takograf, hvis de eksempelvis transporterer materiale eller materiet, og det udelukkende er dem der anvender det. Ligeledes er det en udfordring i forhold til letvogne, som er fagtermen for fx skurvogne. Efter reglerne om velfærdsforanstaltninger skal der stilles letvogne (fx toiletter og fro-



kostrum) til rådighed for medarbejderne, når arbejdet overstiger 3 dage. Men efter Forordningens undtagelser er der krav til, at det udelukkende er den som transportere materiel, som selv skal bruge materiellet. Det vil altså betyde, at hver medarbejder skal transportere sin egen skurvogn, hvis man vil undgå at skulle installere takograf. Det, på trods af, at de hverken overstiger 7,5 T, kører under 100 km fra virksomhedsadressen, og generelt ikke er til fare for trafik-sikkerheden eller gør det udfordrende at sikre ordentlige arbejdsforhold.

Flydende beton er fordærveligt

I de nationale undtagelser i art. 13l og 13n er også mejeriprodukter og slagteri-affald nævnt, fordi det er fordærvelige varer. Dansk Byggeri mener, at også flydende, færdigblandet fabriksbeton bør medtages her. Flydende fabriksbeton, som udelukkende transporteres over korte afstande, og kun har en kort "levetid" på ca. 90 minutter fra det forlader fabrikken før det ikke længere er anvendeligt, bør undtages på linje med de andre allerede undtagede fordærvelige produkter i art 13l og 13 n.

På baggrund af ovenstående, håber Dansk Byggeri, at man vil foreslå Kommissionen at åbne artikel 13 i Køre- hviletidsforordningen ud over de allerede planlagte artikler.

3F

Kommissionen har som en del af det, der i daglig tale kaldes vejpakken, fremsat forslag til ændringer i køre- hviletidsbestemmelserne. Den største ændring vedrører ændringerne i ugehvilet, hvor referenceperioden ændres fra 2 til 4 uger og på en sådan måde, at man fremover i en 4 ugers periode vil kunne tage 2 reducerede hvil i 2 på hinanden følgende uger, hvorefter der skal afholdes et regulært ugevtil med tillæg af de resterende timer.

Såfremt en arbejdsgiver vælger at bruge denne regel fuldt ud, vil føreren komme i en situation, hvor det vil være muligt at overnatte i bilen i op til 20 dage i træk. Det efterfølgende lange hvil vil derefter andrage 87 timer. Dette skal ses i forhold til den situation, vi har i dag, hvor man maksimalt kan overnatte i bilen i 12 dage i træk.

Kommissionen oplyser, at ændringerne er indført ud fra et ønske om at indføre mere fleksibilitet i reglerne og understreger, at ændringen efter Kommissionens opfattelse ikke påvirker vejsikkerheden.

Når der er fastsat regler om et regulært ugentligt hvil på mindst 45 timer, er dette selvfølgelig ud fra en betragtning om, at det er den periode, der skal til, før man fuldt ud er udhvilet og kan påbegynde en ny arbejdsperiode.

En forlængelse af arbejdsperioden, som angivet af Kommissionen, vil derfor efter 3F's opfattelse klart have negative effekter på vejsikkerheden. Kommissionen har i sin introduktion til hele vejpakken endvidere gjort opmærksom på, at man vil forbedre de sociale forhold for chaufførerne. Det er der absolut ikke



tale om med den foreslåede ændring, idet dette vil gøre det endnu mere vanskeligt, end det er i dag, at få en naturlig balance mellem hjemmeliv og arbejde for internationale chauffører.

Forbundet kan derfor ikke tilslutte sig den foreslåede ændring.

Herudover tydeliggør man forbuddet mod at afholde det ugentlige hvil i bilen og fastslår, at arbejdsgiveren skal stille passende overnatningsmuligheder til rådighed, såfremt hvilet ikke kan afholdes i hjemmet.

Denne ændring hilser 3F velkommen, om end vi gerne havde set, at man havde kvantificeret begrebet ”passende overnatningsmuligheder”, specielt med hensyn til, at flere mere eller mindre seriøse arbejdsgivere på europæisk plan har udtalt, at et sådant forbud er unødvendigt, og at man jo blot kan udstyre chaufføren med et enmandstelt, som han så kan slå op i vejkanten.

Efter 3F's opfattelse indebærer begrebet passende overnatningsmuligheder som minimum, at chaufføren har adgang til et enkeltværelse, der er aflåseligt. Det skal være opvarmet i de perioder af året, hvor der er behov for dette, og der skal selvfølgelig være adgang til bad og toilet samt en eller anden form for spisefacilitet.

LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

Trafikselskaberne i Danmark

Grundet kombination af ret omfattende materiale samt en kort frist, har jeg lænet mig op af input fra UITPs sekretariat, der fremhæver, at 'as a general statement, one can say that urban public transport (vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometers) is not in the scope of the proposed amendments'. En del af materialet har fokus på grænseoverskridende gods-transport. Det følgende er således at betragte som en række mulige observationspunkter fra trafikselskaberne.

561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

Ændringer af køre- og hviletidsreglerne (bl.a. for afholdelse af hvil og registrering af ikke omfattet kørsel) kan for rutekørsel over 50 km betyde meromkostninger for operatøren og dermed højere omkostninger forbundet med de lange ruter.



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Side 60/155

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ni medlemslande (AT, BE, DK, DE, EL, FR, IT, LU, SE), et observatørland (NL) og to EFTA-lande (CH og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder særligt Kommissionens Vejpakke.

Kommissionens forslag er blevet gennemgået og indledningsvist debatteret ved en række arbejdsgruppemøder i Rådet, hvor medlemslandene har tilkendegivet deres umiddelbare holdning til forslaget (dog med undersøgelsesforbehold).

Under de indledende forhandlinger er modsætningsforholdet mellem EU-15 og EU-13 landene i centrale spørgsmål om sociale vilkår kommet til udtryk.

Dette modsætningsforhold er også kommet til udtryk under de fortsatte forhandlinger i arbejdsgruppen. Det er dog lykkedes "Vejtransportalliancen" at bringe en række af sine prioriteringer i spil i forhold til de fremsatte kompromisforslag fra formandskabet.

En del af arbejdsgruppens arbejde har koncentreret sig om de foreslåede ændringer i køre- og hviletidsforordningens artikel 8 om reglerne om ugentlig hvil. Medlemslandene er meget splittet, hvad angår dette spørgsmål, herunder om forholdet mellem på den ene side at have regler, der sikrer tilstrækkelig fleksibilitet og på den anden side at have regler, der tilgodeser gode arbejdsforhold for chaufførerne.

Hvil i førerhuset

Forslaget om forbud mod at tage det regulære ugehvil i førerhuset har afstedkommet en del debat i arbejdsgruppen. Blandt andet har der været meget fokus på, hvordan et forbud skal håndhæves af myndighederne. Som et kompromis har formandskabet fremsat forslag om, at det tillades at tage det regulære ugehvil i køretøjet, hvis køretøjet har egnede sovefaciliteter, og køretøjet er parkeret på en sikker parkeringsplads med egnede faciliteter for føreren, f.eks. toilet, bad, mad. Også dette forslag deler medlemslandene, og spørgsmålet om medlemslandenes forpligtelser til at tilvejebringe sikre rasteplasser er blevet diskuteret i den forbindelse. Flere lande har fremført, at det er en opgave **for** markedet og ikke landene, at tilvejebringe sådanne faciliteter.

Under de fortsatte forhandlinger har formandskabet som et kompromis, fremsat forslag om, at det tillades at tage det regulære ugentlige hvil i køretøjet, hvis køretøjet har egnede sovefaciliteter, og køretøjet er parkeret i en "dedicated zone", som opfylder de minimumskrav, der opstilles i et særskilt bilag til forordningen.

Samtidig har formandskabet foreslået, at Kommissionen via gennemførelsesretsakter kan fastsætte minimumskrav til sikkerhed, service m.m. i sådanne



”dedicated zones”. Også disse forslag deler medlemslandene, og spørgsmålet om medlemslandenes forpligtelser til at tilvejebringe sikre rasteadsler diskuteres fortsat.

Forpligtelse for føreren til at returnere hjem

Diskussionen i arbejdsgruppen har også centreret sig om, hvorvidt føreren skal pålægges en pligt til at tage hjem med et vist interval, eller om forpligtelsen skal påhvile transportvirksomheden med henblik på at organisere arbejdet, så føreren har en mulighed for at tage hjem. Definitionen af, hvad ”hjem” er, har været genstand for megen debat.

Det er Kommissionens forslag, at føreren skal have mulighed for at komme hjem hver tredje uge for at forhindre ’nomade’-chauffører. Intervallet har været debatteret og har afstedkommet flere kompromisforslag, som der ikke er enighed om. Der har samtidig været et fokus på, hvordan kravet skal håndhæves, og om hensigtsmæssigheden i at regulere, hvor chauffører må tilbringe deres fritid.

Formandskabet har under de fortsatte forhandlinger fremsat flere kompromisforslag, herunder at begrebet ”hjem” skal erstattes af begrebet ”arbejdsgiverens operative center eller førerens bopæl”, og at transportvirksomheden skal dokumentere, hvordan den opfylder forpligtelsen til at sikre, at føreren kommer til ”arbejdsgiverens operative center eller førerens bopæl”. Forslagene fra formandskabet diskuteres fortsat.

Gennemførelsesretsakter (artikel 25, stk. 2)

Flere medlemslande har under forhandlingerne udtrykt bekymring for forslaget om, at Kommissionen skal have mulighed for at vedtage gennemførelsesretsakter til at sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

Takografforordningen

Hvad angår forslaget om, at det skal registreres i takografen, når køretøjet krydser en landegrænse, er medlemslandene også splittet mht., hvor restriktivt et krav der skal pålægges. Det har været diskuteret, om indtastningen i takografen skal ske ved den først egnede holdeplads, efter grænsen er krydset, eller om indtastningen først er påkrævet, når føreren holder en pause eller hvil, der er bestemt af køre- og hviletidsreglerne. Det er endvidere blevet diskuteret, om transit, hvor der ikke gøres hold i et medlemsland, er omfattet.

Kommissionen har nu i et ”non paper” oplyst, at de tekniske specifikationer for førerkort skal ændres, hvis der skal kunne registreres mere end 2 landegrænser om dagen. På baggrund heraf har formandskabet fremsat forslag om, at forpligtelsen for føreren til i den digitale takograf at registrere, når køretøjet krydser en landegrænse, først skal gælde fra to år efter forordningens ikrafttræden.



Diskussionerne **vedrørende registrering af landegrænser** har afstedkommet, at spørgsmålet om fremrykning af ibrugtagningstidspunktet for den ”intelligente” takograf er bragt på bane i forhandlingerne. **Formandskabet har i den forbindelse fremsat flere kompromisforslag, senest et forslag om en gradvis overgang til den ”intelligente” takograf, hvor de ældste takografer udskiftes først. Forslagene fra formandskabet diskuteres fortsat.**

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag til ændring af henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Forslaget fokuserer på forenkling og præcisering af gældende regler, hvilket sikrer ensartet anvendelse og håndhævelse af de to forordninger, ligesom visse regler tilpasses, så de imødekommer sektorens behov.

Regeringen har fokus på, at ændringsforslaget ikke medfører en forringelse af de sociale vilkår for chaufførerne, og er derfor positiv overfor Kommissionens forslag om, at det slås fast i forordningen, at det regulære ugentlige hvil ikke må tilbringes i køretøjet. Af samme årsag er regeringen også positiv overfor princippet om ”return to home”, hvorefter chaufføren får mulighed for at returnere til sit hjem eller base med jævne mellemrum.

Det er desuden vigtigt for regeringen, at de nye regler ikke medfører forringelse af trafiksikkerheden. Derfor støtter regeringen, at referenceperioden for ugentlige hviletider fastholdes på 2 uger, så chaufføren skal tage mindst én regulær ugentlig hviletid med to ugers interval.

Takografen er det primære værktøj til håndhævelse af reglerne om køre- og hviletid, og regeringen vil derfor bakke om en tidlig udskiftning af de ældre og utidssvarende takografer og en hurtig ibrugtagning af den smarte takograf, for på den måde at sikre bedre håndhævelse.

I det omfang forslaget rejser håndhævelsesmæssige spørgsmål, navnlig i relation til fortolkning af reglerne, adresseres dette i forbindelse med forhandlingerne. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative omkostninger, samt at medlemslandene ikke pålægges at iværksætte omkostningstunge kontrolforanstaltninger.

Ændringsforslaget skal ses i sammenhæng med en række andre forslag i Vej-pakken: forslagene om forordningerne om adgang til erhvervet og adgang til markedet (cabotage); om ændring af direktivet om kombineret transport; om forordningerne om køre- og hviletid og takograf og forslaget om fastlæggelsen af sektorspecifikke regler om udstationering og kontrol.

Regeringen vil vurdere de samlede kompromisforslag med udgangspunkt i, at en yderligere åbning af markedet skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af



de sociale vilkår, og at det med disse forslag i Vejpakken vil blive lettere at håndhæve de fælles regler.

Side 63/155

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2017 forud for TTE-rådsmødet den 5. december 2017. Der blev oversendt samlenotat om TTE-rådsmødet den 24. november 2017.

Sagen har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionens initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



Dagsordenspunkt 6: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (forslag om udstationering og håndhævelse af sociale betingelser)

KOM (2017) 278

Til generel indstilling (forhandlingsoplæg) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene ('kontroldirektivet') og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.

Det overordnede formål med forslaget er at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side samt at sikre fair konkurrence mellem operatørerne, forbedre sikkerheden på de europæiske veje og gøre den grænseoverskridende håndhævelse mere effektiv og konsekvent.

Med forslaget udvides anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Desuden lægges der med forslaget op til sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF ('udstationeringsdirektivet') og direktiv 2014/67/EU (direktiv om håndhævelse af udstationeringsdirektivet). Heri præciseres det, at førere i vejtransportsektoren, der udfører international transport, betragtes som udstationeret for hele udstationeringsperioden og dermed underlagt værtsmedlemslandets regler for mindsteløn og betalt ferie, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i en kalendermåned. Tærsklen finder ikke anvendelse på cabotagekørsel. Derfor gælder værtsmedlemsstatens mindsteløn mv. for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.



Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser. Der vil være øgede administrative opgaver for både myndigheder og erhverv ved forslaget, men også positive konsekvenser i form af en harmoniseret tilgang på EU-plan.

Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor Kommissionens forslag.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved Kom-nr. 278 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF¹ for så vidt angår håndhævelseskravene, og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF² (**udstationeringsdirektivet**) og direktiv 2014/67/EU³ om **håndhævelse af udstationeringsdirektivet**.

Direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) fastlægger minimumsbetingelserne for medlemsstaternes kontrol med køre- og hviletidsforordningen (forordning nr. 561/2006) og takografforordningen (forordning nr. 165/2014).

Kontrol efter kontroldirektivet er i Danmark delt mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Det fremgår af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med senere ændringer § 1, stk. 2 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen), at politiet udfører vejsidekontrol, mens Færdselsstyrelsen udfører virksomhedskontrol. I vejsidekontrollen er det den standse lastbil samt fører(e), der kontrolleres, mens det i virksomhedskontrollen er virksomheden, der kontrolleres, og dermed alle de til virksomheden tilknyttede lastbiler og førere.

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af EU's vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted (vejpakken).

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 8. juni 2017.

Forslaget vedrørende direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) er fremsat under henvisning til Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 91, stk. 1.

Direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU er baseret på artikel 53, stk. 1, i TEUF. Eftersom de regler, der foreslås her, udelukkende angår situationer, der er specifikke for transporttjenester, bør artikel 91, stk. 1, i TEUF dog anvendes.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2014/67 af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (»IMI-forordningen«).



Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

3. Formål og indhold

I en evaluering af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet og deres håndhævelse, der blev udført i 2015-2017 som del af programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), blev det konkluderet, at de eksisterende regler ikke er et effektivt middel til håndtering af risikoen for forringelse af arbejdsvilkårene og for konkurrenceforvridninger. Dette skyldes mangler i den retlige ramme. Visse regler er uklare, uhensigtsmæssige og vanskelige at gennemføre eller håndhæve, hvilket resulterer i, at medlemsstaterne gennemfører de fælles regler på forskellig vis, ligesom det skaber risiko for fragmentering af det indre marked.

Analysen af de problemer, der er i praksis, viser navnlig, at forskellene i fortolkning og anvendelse af direktiv 96/71/EF (**udstationeringsdirektivet**) og 2014/67/EU (**håndhævelse af udstationeringsdirektivet**) på vejtransportsektoren skal løses hurtigst muligt. I konsekvensanalysen til forslaget konkluderes det, at bestemmelserne om udstationering og de administrative krav ikke passer til førere inden for international vejtransport, hvis arbejde er kendetegnet ved høj mobilitet.

Ifølge Kommissionen er det overordnede formål med forslaget at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side samt at sikre fair konkurrence mellem operatørerne, forbedre sikkerheden på de europæiske veje og gøre den grænseoverskridende håndhævelse mere effektiv og konsekvent.

Det første hovedelement i forslaget er, at der lægges op til at udvide anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF⁴ til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Det andet hovedelement i forslaget er, at der lægges op til sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU. Heri præciseres det, at førere i vejtransportsektoren, der udfører international transport, betragtes som udstationeret for hele udstationeringsperioden og dermed underlagt værtsmedlemslandets regler for mindsteløn og betalt ferie, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i en kalendermåned. Tærsk-

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.



len finder ikke anvendelse på cabotagekørsel. Derfor gælder værtsmedlemsstatens mindsteløn mv. for cabotagekørsel fra første dag.

Forslaget indeholder en forklaring af metoden til beregning af udstationeringsperioder, ligesom der fastsættes særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger for kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport.

I det følgende gennemgås Kommissionens ændringsforslag nærmere:

Direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet):

Kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF

Kommissionen foreslår at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne (direktiv 2002/15/EF).

Kommissionen anfører, at minimumsantallet af kontroller også omfatter kontrol med overholdelsen af direktiv 2002/15/EF, ligesom de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender til Kommissionen som resultat af kontrol på vejene og hos virksomhederne, ligeledes skal omfatte kontrol af overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne (direktiv 2002/15/EF).

Endeligt anfører Kommissionen, at grove overtrædelser konstateret ved vejkontrollen, som giver anledning til kontrol hos vejtransportvirksomhederne, også skal omfatte overtrædelser af direktiv 2002/15/EF.

Som en konsekvens af udvidelsen af de gældende håndhævelseskrav foreslår Kommissionen, at direktivets bilag om vejkontrol og kontrol hos virksomhederne udvides, så vejkontrollen også omfatter kontrol af overholdelsen af begrænsningerne af den højst tilladte ugentlige arbejdstid, ligesom kontrollen hos virksomhederne også omfatter kontrol af bestemmelserne om ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, alt sammen fastsat i direktiv 2002/15/EF.

i. Forbindelserne inden for Fællesskabet

Kommissionen anfører, at der indsættes en ny bestemmelse for at kræve, at udpegede nationale myndigheder udveksler oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv og af direktiv 2002/15/EF.

ii. Udveksling af oplysninger

Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vej-



transportsektoren, har vist sig at være utilstrækkeligt. Dette gør den grænseoverskridende håndhævelse mere vanskelig, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.

Ifølge bemærkningerne ændres bestemmelsen for at udvide det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne.

Af forslaget fremgår det i øvrigt, at den i dag "særlige anmodning" fra en medlemsstat fremover skal være en "begrundet anmodning". Anmodningen kan f.eks. vedrøre oplysninger om overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne begået af personer, der er bosat eller har hjemsted i en anden medlemsstat, og de sanktioner, overtrædelserne har givet anledning til. Endvidere fastsættes der frister, inden for hvilke en national myndighed skal svare på andre medlemsstaters anmodninger om oplysninger, som en national myndighed har mulighed for at kræve yderligere underbygning af en anmodning m.v.

iii. Risikoklassificeringssystem

Som en konsekvens af udvidelsen af de gældende håndhævelseskrav foreslår Kommissionen, at det gældende risikoklassificeringssystem også skal omfatte nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF.

Kommissionen anfører endvidere, at det er ønskeligt at udvikle funktionerne og anvendelsen af de eksisterende nationale risikoklassificeringssystemer for at forbedre effektiviteten og konsekvensen af håndhævelsen.

Desuden anfører Kommissionen, at adgang til data indeholdt i risikoklassificeringssystemerne vil muliggøre mere målrettet kontrol af de operatører, der ikke overholder reglerne, og en ensartet formel for risikoklassificering af transportvirksomhederne vil bidrage til en mere fair behandling af operatørerne i forbindelse med kontrol.

Kommissionen foreslår derfor, at der ved hjælp af gennemførelsesretsakter kan fastlægges en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, hvor der tages højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed såvel som for resultaterne af kontrollerne, hvis der ikke er påvist en overtrædelse, og for hvorvidt en vejtransportvirksomhed har anvendt en "intelligent takograf" i alle sine køretøjer.

Endvidere foreslår Kommissionen, at alle kompetente kontrolmyndigheder i den pågældende medlemsstat - for at lette målrettet kontrol på vejene - skal have adgang til data i det nationale risikoklassificeringssystem på tidspunktet for kontrollen. Ligeledes foreslås det, at medlemsstaterne stiller oplysningerne i det



nationale risikoklassificeringssystem til rådighed for andre medlemsstater efter anmodning.

Side 69/155

iv. Gennemførelsesretsakt om bedste praksis

Kommissionen foreslår, at Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter kan fastlægge en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med andet arbejde og perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj.

Den foreslåede bestemmelse erstatter den nuværende bestemmelse om elektronisk formular, der bl.a. kan anvendes, hvis føreren har været fraværende f.eks. på grund af sygdom eller ferie.

Særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU)

For at sikre en mere effektiv og hensigtsmæssig anvendelse og håndhævelse af udstationeringsreglerne indenfor vejtransportsektoren foreslår Kommissionen en række sektorspecifikke regler på området, som afspejler "arbejdets karakteristika" i form af en højmobilitetsstyrke.

Forslaget om en sektorspecifik regulering skal også ses i lyset af, at reglerne kan være vanskelige at håndhæve i praksis, og at medlemslandene har forskellig praksis på området.

Konkret foreslås følgende for international transport som defineret i forordningerne om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og buskørsel (hhv. forordning nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009):

- Hvis udstationeringsperioden er kortere end eller lig med 3 dage i løbet af en kalendermåned undtages området fra værtslandets regler om mindste antal betalte feriedage og mindsteløn.
- Hvis udstationeringsperioden er længere end 3 dage, finder værtslandets regler om mindste antal betalte feriedage og mindsteløn anvendelse fra første dag af udstationeringen.

Kommissionen foreslår derudover bl.a. følgende i forbindelse med, hvordan udstationeringsperioden skal opgøres (**'tælleregime'**):

- En arbejdsperiode på under 6 timer i værtslandet tæller som en 1/2 dag.
- En arbejdsperiode på over 6 timer i værtslandet tæller som 1 dag.
- Pauser, hviletid og rådighedstimer i værtslandet tæller med i opgørelsen.



Med hensyn til kontrol og håndhævelse af udstationeringsreglerne på vejtransportområdet foreslår Kommissionen, at der gøres udtømmende op med de administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene kan stille.

Konkret foreslås det, at der ved udstationering inden for alle former for vejtransport (godskørsel, personbefordring, international transport og cabotagekørsel) kan stilles følgende krav:

- En forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, til at udarbejde en udstationeringserklæring (anmeldelsespligt i elektronisk form) senest samtidig med, at udstationeringen begynder, der indeholder oplysning om:
 - Navn/identitet på operatør.
 - Kontaktoplysninger på transportlederen eller anden relevant kontaktperson i hjemlandet, som myndigheden i værtslandet kan rette henvendelse til, og som kan sende og modtage dokumenter og meddelelser.
 - Det forventede antal udstationerede chauffører og identiteten på chaufførerne.
 - Udstationeringens forventede varighed og planlagte start- og slutdato.
 - Oplysning om nummerplader på anvendte køretøjer.
 - Angivelse af transporttjeneste (dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel).
- En forpligtelse for chaufføren til i forbindelse med kontrol på vejene at kunne fremvise eller fremskaffe:
 - Relevante transportdokumenter, som omhandlet i forordning (EF) nr. 1072/2009.
 - Data fra takografen og landekoder på de medlemslande, som føreren har opholdt sig i ved de internationale transporter eller cabotagekørsel.
 - Kopi af ansættelseskontrakter.
 - Kopi af de seneste to måneders lønsedler omhandlet i diverse dokumenter, takografoplysninger mv.

Det foreslås samtidig, at en udstationeringserklæring maksimalt kan dække en periode på 6 måneder.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme (TRAN).

Finske Merja Kyllönen (GUE/NGL) er udpeget som rapporteur. Der er fremlagt udkast til betænkning d. 21. december 2017. Der er forventet afstemning i TRAN-udvalget d. 24. maj 2018.

Europa-Parlamentet har i drøftelserne haft fokus på, at samarbejdet mellem medlemslandene styrkes, og der i større omfang anvendes fælles informationssystemer.

Der er endvidere lagt vægt på vigtigheden i at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår, herunder at sikre EU's konkurrenceevne ift. chauffører fra tredjelande. I en situation, hvor der er chaufførmangel, er det vigtigt at gøre chaufførhvervet mere attraktivt.

Fokus har desuden været på at skabe en balance mellem social beskyttelse og det indre markeds regler om fri bevægelighed for varer og personer og at bekæmpe illegale praksisser og at fremme mere intelligente regler uden at skabe yderligere administrative byrder for særligt små og mellemstore virksomheder (dette gælder særligt reglerne om kontrolkrav).

Der er delte holdninger til, hvorvidt international transport skal være omfattet af de sektorspecifikke udstationeringsregler. På dette centrale spørgsmål afspejler holdningerne fra medlemmerne af Europa-Parlamentet i højere grad det land, de kommer fra, end hvilken gruppe de tilhører i parlamentet.

Der har været en kobling til et andet forslag i vejpakken om takograf, idet holdningen er, at den intelligent takograf ville kunne løse mange af de problemer, som der p.t. er mht. udstationering og kontrol, hvorfor man støtter en ambitiøs tilgang her.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF, artikel 91, stk. 1.

Kommissionen anfører, at manglerne i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis, herunder bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anven-



des og håndhæves konsekvent i hele EU. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne.

6. Gældende dansk ret

Vedrørende ændring af direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet):

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, hvori det bestemmes, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, ligesom der i loven gives hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen), hvor bl.a. de nationale undtagelsesbestemmelser er implementeret, ligesom der er fastsat regler for anvendelse af takografer og opbevaring af oplysninger fra kontrolmyndigheder. I bekendtgørelsen reguleres det endvidere hvilke overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, der kan sanktioneres samt strafferammen for sanktioneringen.

Politiets tungvognscentre foretager i dag vejkontrol af tunge køretøjer. Der føres bl.a. kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, reglerne for køretøjers indretning og udstyr, tilladelsesforhold (herunder gods- og bustilladelser) og kontrol af relevante transportdokumenter, herunder fællesskabstilladelse, førerattest, fragtbrev, chaufførbevis mv. Derudover foretages der kontrol af kvitteringen for anmeldelse af kombinerede transportere til RUT-registeret.

Tungvognscentrene og politikredsene er i forbindelse med kontrollen opmærksomme på forhold, som kan være relevante at videregive oplysning om til andre særmyndigheder, f.eks. SKAT. Det kan f.eks. være oplysninger om løn- og ansættelsesforhold eller andre observationer, som politiet gør sig i forbindelse med vejkontrollen, og som særmyndighederne herefter kan anvende til brug for en nærmere kontrol. Politiet foretager i dag ikke kontrol af reglerne om mobile arbejdstageres arbejdstider som led i vejkontrollen. Der videregives heller ikke oplysninger herom til andre myndigheder.

For så vidt angår lønmodtagere, er direktiv 2002/15/EF implementeret i dansk ret ved lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Det fremgår af denne lovs § 1, stk. 2 og 3, at hoved-



parten af lovens bestemmelser ikke finder anvendelse, hvis de pågældende lønmodtagere er sikret de relevante direktivmæssige rettigheder via en kollektiv overenskomst. Lovens bestemmelser gælder således fuldt ud, hvis arbejdsgiveren ikke har indgået en overenskomst.

Disse direktivmæssige rettigheder angår følgende:

- Maksimal ugentlig arbejdstid (lovens § 3, stk. 1 og 2).
- Pauser (lovens § 4).
- Hviletid (§ 5).
- Maksimal arbejdstid ved natarbejde (§ 6).

Lovens § 3, stk. 3 og 4, vedrører registrering af arbejdstid og opbevaring af oplysninger herom. Disse bestemmelser har primært et trafiksikkerhedsmæssigt sigte og finder under alle omstændigheder anvendelse. Det fremgår af § 8, at overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde.

Med hensyn til sanktioner i øvrigt fremgår det af lovens § 7, at lønmodtagere, hvis rettigheder efter loven er blevet krænket, kan tilkendes en godtgørelse. Det er således lønmodtageren selv, eventuelt med bistand fra dennes fagforening, der står for at håndhæve lovens bestemmelser (bortset fra § 3, stk. 3 og 4). Med hensyn til håndhævelse af lønmodtagernes rettigheder ved overenskomstimplementering er det udgangspunktet, at dette foregår på sædvanlig vis gennem det fagretlige system, hvor den primære sanktion er bød. Det er således ikke op til myndighederne at håndhæve reglerne i dag, bortset fra lovens § 3, stk. 3 og 4. De øvrige bestemmelser håndhæves i dag af lønmodtageren selv samt – hvis der er overenskomst – af overenskomstens parter.

Vedrørende særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (udstationering)

Det gældende udstationeringsdirektiv (96/71/EF) og direktivet **om håndhævelse af udstationeringsdirektivet** (2014/67/EU) er gennemført i dansk ret ved lov om udstationering af lønmodtagere.

Eftersom Danmark har valgt ikke at have lovgivning om mindsteløn eller almengjorte overenskomster, er udstationeringsdirektivets bestemmelse om sikring af mindsteløn ikke gennemført i dansk ret. Direktivets bestemmelse om sikring af mindste antal betalte feriedage er omfattet af udstationeringsloven.

Udstationeringsloven indeholder regler om en anmeldelsespligt for udenlandske virksomheder, som udstationerer ansatte til at udføre og levere en tjeneste-



ydelse i Danmark. Der skal således ske anmeldelse til Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT-registeret).

Reglerne om RUT-registeret svarer til art. 9 i håndhævelsesdirektivet, som fastlægger rammerne for, hvilke administrative krav og kontrolforanstaltninger medlemslandene kan indføre for at håndhæve udstationeringsreglerne.

De gældende regler om RUT-registeret finder i dag alene anvendelse i forbindelse med udstationering ved udførelse af kombineret transport, men ikke ved de øvrige vejtransportformer.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Vedrørende ændring direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet)

Da der er tale om en ændring af et direktiv, kan der være behov for implementering af eventuelle ændringer både i færdselsloven og bekendtgørelser, f.eks. i forbindelse med samkøring af oplysninger ved risikoklassificering og deling af oplysninger mellem medlemsstater m.v.

Hvis kontroldirektivet ændres som foreslået af Kommissionen, vil kontrol og håndhævelse af bestemmelserne i lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren fremover være en myndighedsopgave, hvor dette kun er tilfældet for lovens § 3, stk. 3 og 4 i dag.

Lovens bestemmelser om håndhævelse og sanktionering vil skulle ændres, og det vil heller ikke fremover være muligt at overenskomstimplementere direktivets bestemmelser. Overenskomstimplementering forudsætter mulighed for håndhævelse i det fagretlige system.

Vedrørende særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (udstationering)

Hvis forslaget om specifikke regler for anvendelse af udstationeringsdirektivets regler om mindsteløn og antal feriedage ændres, vil det medføre justeringer af udstationeringslovens bestemmelser om sikring af mindste antal betalte feriedage for udstationerede chauffører.

Med hensyn til forslagets bestemmelse om kontrol og håndhævelse vil der være mulighed for, at Danmark indfører en specifik anmeldelsesordning for vejtransportområdet, som vil give myndighederne (primært politiet) bedre mulighed for at håndhæve og kontrollere reglerne.

Der vil blive foretaget en nærmere vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser af at indføre en evt. anmeldelsesordning.



Økonomiske konsekvenser

Side 75/155

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at der vil være øgede administrative opgaver i forbindelse med etablering af et risikoklassificeringssystem, der lever op til Kommissionens gennemførelsesretsakt samt i forbindelse med udvidelsen af håndhævelseskravene til også at omfatte kontrol med direktiv 2002/15/EF i virksomhedskontrollen.

Forslaget om ændring af kontroldirektivet indebærer, at der som led i vejkontrollen skal ske en kontrol af den ugentlige arbejdstid som fastsat i arbejdstidsdirektivet. Som konsekvens heraf vil de indberetninger, medlemslandene hvert andet år sender til Kommissionen om resultatet af kontrollen på vejene, også skulle omfatte kontrol af overholdelse af arbejdstidsdirektivet.

Da kontrol af arbejdstid vil være en ny opgave for politiet, vil kontrol af arbejdstidsbestemmelserne medføre behov for tilgang og uddannelse af ressourcer. Rigspolitiet vurderer derfor, at de årlige udgifter formentlig vil beløbe sig til ca. 7-10 mio. kr., svarende til 5-10 årsværk. Udgiftsniveauet afhænger i vidt omfang af, hvordan forpligtelsen til kontrollen endeligt fastlægges i direktivet.

Det bemærkes i den forbindelse, at der på baggrund af kontroldirektivet årligt udføres kontrol af ca. 12.500 tunge køretøjer i vejkontrollen.

Det bliver ligeledes en ny opgave for en statslig myndighed at kontrollere bestemmelserne om ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde i virksomhedskontrol. Et forsigtigt skøn for de øgede omkostninger til denne nye opgave er ca. 15 mio. kr. pr. år, men det afhænger i vidt omfang af, hvordan forpligtelsen til kontrollen endeligt fastlægges i direktivet.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil have negative administrative konsekvenser i form af øgede administrative byrder for erhvervslivet i det omfang, der stilles større administrative krav til transportvirksomheder, hvilket kan afhænge af den konkrete implementering.

Overordnet set vurderes det, at forslaget om udstationering af førere i vejtransportsektoren vil have både positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af en harmoniseret tilgang på EU-plan og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser ved øget krav om dokumentation. De negative konsekvenser for erhvervslivet vurderes at være særligt udtalte for international transport, hvor transportvirksomheder opererer i op til flere medlemsstater ad gangen.



De forslag, som Kommissionen lægger frem, der skal gøre udtømmende op med de administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene kan stille til erhvervet, kan have karakter af administrative byrder.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Overordnet set vurderes forslaget at medføre positive virkninger for de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne, hvilket vil bidrage til at gøre jobbene mere attraktive i EU.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Danske Speditører, 3F, LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger:

Generelle bemærkninger

Det er næppe sandsynligt, at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol, og at der fastsættes mål for kontrol, men vi finder, at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

Udstationeringsdirektivet

Forslaget fra Kommissionen foreslår nye bestemmelser i udstationeringsdirektivet, der gælder for fører på virksomheder, der er omfattet af 1072/2009.



Det fremgår af begrundelsen for forslaget, at inden for vejtransportsektoren bidrager Unionens sociale bestemmelser til at opnå de politiske målsætninger om at forbedre førernes arbejdsvilkår, sikre fair konkurrence mellem transportvirksomhederne og øge trafikikkerheden for alle trafikanter.

DTL hilser forslaget om specifikke regler for vejtransportsektoren velkommet, idet der er et stort behov for en noget større fokus på de sociale og konkurrencemæssige forhold inden for vejtransportsektoren i EU.

I den forbindelse skal det bemærkes, at lastbiler fra Østeuropa nu udgør 45% af de lastbiler, der passerer den dansk/tyske grænse, men andelen af danske lastbiler udgør 17%, jf. ITDs grænsetælling fra 1. kvartal 2017.

Cabotage

DTL hilser det velkommet, at det nu præciseres udtrykkeligt, at der ingen tidsmæssig tærskel er for, hvornår at udstationeringsreglerne finder anvendelse i forbindelse med cabotage, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat.

Det er helt i tråd med et svar¹ fra Kommissionen fra 7. december 2015, hvori det hedder, at ”udstationeringsdirektivet 96/71/EF(1) gælder for alle sektorer med undtagelse af virksomheder i handelsflåden, for så vidt angår besætningen. Direktivet finder derfor anvendelse på vejtransportsektoren, forudsat at virksomhederne falder ind under en af de situationer, der er nævnt i artikel 1, stk. 3, litra a), b) og c). For så vidt angår cabotagekørsel, har Parlamentet og Rådet gennem vedtagelsen af forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel(2) og forordning 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel(3) anerkendt, at sådanne kørsler er omfattet af udstationeringsdirektivet. Dette er afspejlet i betragtning 17 og 11.”

Dette samme gør sig gældende for kombineret transport inden for en medlemsstat, og vi finder derfor at det skal tilføjes i betragtning 12, at der heller ingen tidsmæssig tærskel er for kombineret transport, hvor hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat.

International transport

Forslaget til nye regler gælder kun for chauffører, der er i international transport og i mere end 3 dage pr kalendermåned, jf. art. 2, stk. 2 og 3.

DTL finder, at tærsklen på 3 dage er passende. I den forbindelse finder vi, at det bør præciseres udtrykkeligt, at de 3 dage inden for en kalendermåned ikke behøver, at være en sammenhængende 3 dages periode, før at udstationeringsreglerne finder anvendelse. Udstationeringsreglerne finder anvendelse, såfremt



man kører i samme værtsmedlemsstat i mere end 3 dage inden for en kalendermåned, så er chaufføren omfattet af værtsmedlemsstatens regler om mindsteløn og årligt betalt ferie.

I Danmark er der som bekendt ingen mindsteløn, men et krav i godskørselsloven om overenskomstmæssig løn. I forhandlingerne skal man derfor fra dansk side sikre, at den danske model respekteres, og at direktivets krav om mindsteløn fortolkes som overenskomstmæssig løn ved kørsel i Danmark.

I den forbindelse er det tvungende nødvendigt at regeringen tager initiativ til at få præciseret overenskomstkrauet i godskørselslovens § 6, stk. 3, således at Trafikstyrelsen administrative praksis fra før Højesterets dom af 4. februar 2015 lovfæstes i udtrykkeligt godskørselsloven.

Særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger

Kommissionen foreslår også en opstramning af systemerne for kontrol af vognmandsvirksomhederne. Der skal være mere fokus på og bedre brug af "risk-rating" systemer og der skal være mere fokus på at bruge ressourcer på at fange "the bad guys" og give fordele til "the good guys". F.eks. vil Kommissionen gerne, at hvis man vælger frivilligt at få installeret den kommende nye digitale takograf, vil man få en bedre "risk-rating" og skulle blive mindre kontrolleret.

I forbindelse med indførelse af et krav om myndighedskontrol af arbejdstid jf. Arbejdstidsdirektivet for Mobile Arbejdstagere bemærkes det, at kontrol af arbejdstid for så vidt angår ansatte varetages af Arbejdstilsynet og arbejdsmarkedsparter i Danmark. I modsætning hertil varetages kontrol af arbejdstiden for selvstændige vognmænd af Færdselsstyrelsen. Politiet har ansvar for Kontrol direktivets DEL A om Vejkontrol, hvorimod Færdselsstyrelsen har ansvar for Kontrol direktivets DEL B om Virksomhedskontrol.

Kontrol af maksimal arbejdstid i Vejkontrol vil efter DTLs opfattelse ikke være hensigtsmæssig, og bør alene ske hos virksomhederne i forbindelse med virksomhedskontrol. Udfordringen består i, at der kan være nationale aftaler, som er overenskomstbestemte, og som kan varierer fra land til land. I Danmark kan den maksimale ugentlige arbejdstid højst udgøre 60 timer, såfremt gennemsnitlige ugentlige arbejdstid højst er 48 timer fordelt over en 6 måneders periode, hvorimod udgangspunktet for referenceperioden i Arbejdstidsdirektivet for Mobile Arbejdstagere er 4 måneder. Referenceperioden for opgørelse af gennemsnitlig ugentlig arbejdstid kan således være forskellig i de respektive medlemsstater, hvorfor kontrol af arbejdstid i vejkontrol må anses for at være uhensigtsmæssig, da den i princippet kun vil kunne foretages for egne borgere og derved være i strid med Kontrol direktivets grundlæggende principper om forskelsbehandling i mellem forskellige EU borgere.



Tillige kan det nævnes, at datagrundlaget for kontrol af køre- og hviletid i en vejkontrol er 28 dage i henhold til Takografforordningen. Der vil således ikke kunne opnås et tilstrækkeligt datagrundlag for kontrol af maksimal ugentlig arbejdstid uden at ændre kravet til medbringelse af data til vejkontrol, uden at det vil medføre en væsentlig administrativ byrde for førere og virksomhederne.

DTL ser i øvrigt helst, at køre- og hviletidsforordningen og Arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere sammenstemmes, eventuelt i en og samme lovgivning. Det giver meget lidt mening, at førere, som er omfattet af kørehviletidsregler sideløbende skal iagttage bestemte arbejdstidsbestemmelser, uden at takografen kan være behjælpelig med at overholde disse usynkroniserede regler.

Der stilles også skærpet krav til samarbejde mellem medlemslandene.

DTL finder, at det af kontrol- og håndhævelsesmæssige hensyn bør være et krav, at der er monteret en digital takograf i lastbilen, såfremt lastbilen benyttes til international transport, cabotage eller kombineret transport.

Enhver EU-intervention skal være afbalanceret og overveje de forskellige medlemsstaters lovgivning for at undgå situationer som:

- Den forskellige vurdering og vægtning af overtrædelser begået hjemme i forhold til dem, der er begået i udlandet, og hvilken indflydelse dette har på en eventuel fratagelse af godskørselstilladelsen.
- De forskelligheder i procedurer, der fører til en sådan fratagelse og eventuel generhvervelse.

I praksis betyder det, at vognmænd der får bøder på grundlag af chaufførernes adfærd (objektivt straffeansvar), skal behandles på lige fod med vognmænd fra andre medlemsstaterne, hvor denne praksis ikke finder anvendelse.

DTL bemærker de præciserede krav om oplysninger, der skal kunne produceres, jf. art 2, stk. 4.

Vi finder det afgørende, at disse oplysninger fastholdes i de videre forhandlinger, og hilser det velkommen, at man reelt introducerer et system for forudregistrering ved udstationering.

I forslaget til art. 8 finder DTL, at de foreslåede tidsfrister for samarbejde mellem de nationale myndigheder er for lange og skaber fortsat risiko og mulighed for at ende i en blindgyde uden reel kontrol af den mistænkte virksomhed. Dette kan medføre, at kontrol af de lovlige selskaber forbliver ukompliceret og nem, mens kontrollen af de virksomheder, der forsøger at snyde fortsat vil være så komplicerede, at de reelt ikke gennemføres.



Endeligt finder DTL, at forslaget til art 9 indebærer en reel risiko for, at virksomheder fra lande, hvor vognmanden straffes for chaufførens overtrædelse, vil blive ramt hårdere i et fælles risiko-rating system. Dette må undgås.

Vi støtter ambitionerne om at etablere fælles systemer med direkte adgang til information for myndighederne. Det bør overvejes at udvide brugen af denne form for registre ved f.eks. at give adgang for transportkøbere, så de direkte kan kontrollere, at den transportvirksomhed, de har fået tilbud fra, reelt er en sund virksomhed, der opfylder reglerne.

ITD

Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter forslagets overordnede mål om at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, at forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

ITD er dog delvist uenig i Kommissionens forslag om, hvornår udstationeringsdirektivet skal finde anvendelse på transportbranchen.

ITD skelner mellem udstationering for international transport og national transport.

ITD er som udgangspunkt positiv over for en sektorspecifik model, som udelukkende finder anvendelse på al national transport, det vil sige cabotage samt kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård. Det at isolere udstationering til national transport, det vil sige cabotage og kombineret transport, vil samtidig sikre, at udstationeringen kan håndhæves.

ITD er derimod imod, at udstationeringsreglerne skal finde anvendelse på international transport. Præmissen for udstationering, som oprindeligt blev udarbejdet for byggesektoren der i længere perioder udstationerer, gælder derimod ikke ved international transport, hvor eksportchauffører på dags- og timebasis krydser landegrænser.

ITD er optagede af, at udstationeringen kan kontrolleres og håndhæves.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.



Ad udstationering:

ITD anerkender behovet for at regulere de sociale forhold inden for vejtransportbranchen, men konstaterer at udstationeringsdirektivet ikke er den rette løsning på international transport. ITD opfordrer til, at forslagene i mobilitetspakken ses i en sammenhæng, som samlet set skaber et bedre transportmarked.

Anvendelsen af udstationeringsdirektivet på international transport vil være en stor administrativ byrde for såvel myndigheder som virksomheder og vil være vanskelig at håndhæve.

Ad håndhævelse:

ITD støtter Kommissionens ønske om at styrke håndhævelsen i vejtransporten, hvilket vil involvere mere effektiv vejkontrol, forbedrede nationale risikovurderingssystemer, mere struktureret administrativt samarbejde mellem medlemslande og bedre informationsdeling mellem kontrolmyndighederne.

ITD kan tilslutte sig, at medlemslandenes regelmæssige kontrol af køre- og hviletid, takografer og arbejdstid hvert år skal omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere og virksomheder. Hvad angår tilføjelsen af kontrol af arbejdstid, kan der dog forekomme nogle særlige danske forhold, som man bør tage højde for.

ITD støtter ligeledes en mere effektiv kontrol gennemført hos virksomhederne, men ITD bemærker, at det er vigtigt at virksomhedskontrol ikke sker på uforholdsmæssig vis og at kontrollen tilrettelægges på en sådan måde, at den sikrer bedre udvælgelse af de virksomheder, der skal underkastes en mere dybdegående kontrol.

ITD er optaget af, at sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed kan blive og bliver kontrolleret. ITD ønsker procentsatsen for kontrol i direktiv 2006/22/EF løftet fra 3 procent til 5 procent.

Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene:

Artikel 1:

Ingen bemærkninger.

Artikel 2, stk. 1, andet afsnit:

ITD bakker op om, at medlemslandenes kontrol af en korrekt og konsekvent gennemførelse af de sociale bestemmelser også vil inkludere bestemmelser i arbejdstidsdirektivet. ITD gør dog opmærksom på, at kontrollen af arbejdstidsdirektivet i Danmark kan give anledning til visse udfordringer, da det i Danmark er arbejdsmarkedets parter der kontrollerer overholdelsen af direktivet.



Artikel 2, stk. 3, første afsnit:

Kontrolforpligtelsen for medlemslande er ikke ny, men Kommissionens forslag om kontrol af mindst 3 procent af arbejdsdagene for chauffører, som er omfattet af forordning 561/2006, forordning 165/2014 samt direktiv 2002/15, er ny og afspejler et ønske om harmonisering af mindstekontrollen på tværs af EU landene.

ITD er optaget af, at sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed kan blive og bliver kontrolleret. ITD foreslår, at hvert medlemsland tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 5 procent af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF, kontrolleres. ITD ønsker således procentsatsen for kontrol løftet fra 3 procent til 5 procent.

Artikel 2, stk. 4:

Ingen bemærkninger.

Artikel 6, stk. 1:

ITD støtter, at virksomhedskontrol foretages, hvis der ved vejkontrol er konstateret grove overtrædelser af forordning 561/2006, forordning 165/2014 eller direktiv 2002/15. ITD efterspørger dog mere klarhed om, hvad der ligger i kravet tidligere erfaringer og hvor lang tidsperioden strækker sig, når kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af sådanne tidligere erfaringer med forskellige transport- og virksomhedskategorier.

Artikel 7, stk. 1 litra d):

ITD støtter indførelsen af en forpligtelse til, at medlemslande skal udveksle oplysninger med hinanden med henblik på gennemførelse af direktiv 2006/22 og 2002/15.

Artikel 8, stk. 1, litra b):

ITD støtter en udvidelse det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem medlemslandene. Der skal nu være en begrundet anmodning for at udveksle data mellem medlemslandene, hvor der tidligere kun skulle udveksles data på baggrund af en særlig anmodning. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser. ITD efterspørger mere klarhed omkring, hvad der ligger i kravet om en begrundet anmodning og hvilken dokumentation der anses for at opfylde kravet.

Artikel 8, stk. 1a:

ITD støtter udveksling af oplysninger mellem medlemslande og forpligtelsen for medlemslande at udføre virksomhedskontrol inden for 25 arbejdsdage fra modtagelsen af en begrundet anmodning. Det bør dog afklares, hvilke konkrete



forpligtelser medlemslande har for at reagere, når virksomhedskontrol ikke er mulig.

Artikel 9, stk. 1:

ITD byder en harmonisering af risikoklassificeringssystemet velkommen, som Kommissionen vil fastlægge ved hjælp af en fælles formel til beregning.

ITD støtter endvidere en udvidelse af de data, som skal indgå i systemet. Ved at udvide systemdata, der kategoriserer virksomheder baseret på antal og grovhed af overtrædelser, kontrolleres de virksomheder grundigere og hyppigere, som placerer sig højt på risikoklassen, og dermed sikres en bedre håndhævelse af reglerne.

ITD efterspørger dog klarhed omkring, hvilke yderligere sociale bestemmelser der vil indgå i risikoklassificeringssystemet. I forslaget til ændring af forordning 1071/2009 foreslås en udvidelse af listen over overtrædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, herunder alvorlige overtrædelser af EU bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere, hvilket ikke nævnes i Kommissionens forslag til direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren.

ITD bemærker, at udvidelsen af data, der skal indgå i risikoklassificeringssystemet skal ske proportionelt.

Artikel 9, stk. 2:

Ingen bemærkninger.

Artikel 9, stk. 4:

ITD hilser præciseringen velkommen, at data i risikoklassificeringssystemet skal gøres tilgængelige for kontrolmyndighederne, da dette letter samarbejdet medlemslandene imellem.

Artikel 9, stk. 5:

ITD bakker op om, at medlemslandene stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed enten direkte eller på anmodning.

Artikel 11, stk. 3:

ITD noterer Kommissionens ønske om, at der fastlægges en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med "andet arbejde" end kørsel, når en fører er væk fra sit køretøj og følgelig ikke kan foretage de fornødne registreringer i takografen.



ITD støtter ambitionen, men er optagede af hvorvidt forslaget kan kontrolleres og håndhæves. Det er afgørende, at der ikke indføres regler, som ikke kan håndhæves. På den baggrund efterspørger ITD klarhed omkring, hvordan kontrol af perioder med "andet arbejde" end kørsel vil håndhæves.

Bilag I:

Del A, punkt 6:

Ingen bemærkninger.

Del B, punkt 4:

Ingen bemærkninger.

Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering:

Artikel 2, stk. 1:

Ingen bemærkninger.

Artikel 2, stk. 2:

ITD skelner mellem udstationering for international transport og nationale transporter, det vil sige cabotage og kombineret transport.

ITD er som udgangspunkt positiv over for en sektorspecifik model, som udelukkende finder anvendelse på al national transport, det vil sige cabotage samt kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård. Det at isolere udstationering til national transport dvs. cabotage og kombineret transport, vil sikre at udstationeringen kan håndhæves.

En fast regel om, at chaufføren altid skal betragtes som udstationeret, når chaufføren kører cabotage, vil gøre myndighedskontrollen mere enkel. Hvis transportdokumenterne viser, at chaufføren kører cabotage, så er chaufføren per definition udstationeret. I Danmark vil kontrollen af cabotage kunne håndhæves gennem politimæssig vejsidekontrol af lovpligtig registrering i eksempelvis Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT) samt arbejdsmarkedets parters stikprøvekontroller angående overholdelse af registrering i RUT samt overholdelse af lønkrav svarende til overenskomstniveau. Stikprøvekontrollerne kan gennemføres på rastepladser.

ITD er derimod imod, at udstationeringsreglerne skal finde anvendelse på international transport. Præmissen for udstationering, som oprindeligt blev udarbejdet for byggesektoren, der i længere perioder udstationerer, gælder ikke



ved international transport, hvor eksportchauffører på dags- og timebasis krydser landegrænser.

Det bør endvidere præciseres i ændringsforslagene til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering, at transit falder uden for udstationeringsreglerne.

Anvendelsen af udstationeringsdirektivet på international transport vil være en stor administrativ byrde for myndigheder og virksomheder og vil være vanskelig at håndhæve.

Eksempel: Hvis udstationering skal finde anvendelse på al international transport, vil det betyde, at virksomhederne vil skulle foretage anmeldelser i stort set alle de lande, hvor de opererer. Det betyder, at virksomhederne og myndighederne skal forholde sig til nationale lønninger i samtlige lande, hvor de opererer. Dertil kommer, at nogle lande har flere forskellige lønsatser. I Østrig er der eksempelvis op mod 30 forskellige lønsatser afhængig af godstype, antal aksler på lastbilen, vægt, anciennitet med videre.

Derudover er en praktisk udfordring, at virksomheder har svært ved at vurdere, i hvilke lande chaufførerne vil være udstationerede, da virksomheden ikke kender de kommende transportmønstre. Derfor vil mange virksomheder sandsynligvis helgardere – og anmelde deres chauffører som udstationerede i samtlige lande, de opererer i. Det kan afstedkomme mange unødvendige kontroller, hvis myndighederne laver stikprøvekontroller på baggrund af anmeldelser om udstationeringer. Årsagen er, at en del af chaufførerne, selv om de er anmeldt som udstationerede, måske reelt ikke er det. Hvilket kan give et skævt billede af antallet af udstationerede i et givent land.

Samtidig vil myndighederne kun kunne kontrollere opfyldelse af løn i det pågældende land – og derved ikke om lønniveauerne har været opfyldt i de øvrige lande, hvor chaufføren i øvrigt har opereret. Der vil derfor være tale om en vanskelig kontrol, hvor myndighederne skal forholde sig til en månedsløn med 7-8 forskellige mindstelønninger. Det vil alt andet lige svække kontrollen. ITD er optagede af, at udstationeringen kan kontrolleres og håndhæves.

Al international transport (herunder transit) bør derfor ikke betragtes som udstationering, ej heller efter 3 dage inden for en kalendermåned.

Artikel 2, stk. 3, litra a - c):

ITD mener ikke, at disse bestemmelser skal finde anvendelse på international transport. Det er kritisabelt, at 30 minutter vil betragtes som en halv dag i henhold til beregningsmetoden eller at 6 timer og 30 minutter vil betragtes som en hel dag (24 timer), særligt set i lyset af at pauser og hviletider såvel som rådighedsperioder, der tilbringes på en værtsmedlemslands område, også tæller med i beregningen. Det sektorspecifikke forslag på 3 dage vil i praksis betyde, at næsten al international transport vil blive underlagt reglerne for udstationering.



Det er også problematisk, at hviletid tæller med. Her udfører chaufføren ikke arbejde i udstationeringsdirektivets forstand. Et hvil defineres i henhold til forordning 561/2006 som fritid (en periode, i hvilken chaufføren frit kan disponere over sin tid) og en udstationering dækker arbejde (og ikke hvil) på et anden medlemslands område jf. Direktiv 96/71 artikel 2, stk. 2.

Netop kompleksiteten i regnemetoderne, som beskrevet oven for, understreger endnu en gang, at international transport ikke bør betragtes som udstationering. For eksempel kan et trafikuheld eller andet uforudset pludselig have betydning for, hvorvidt en chauffør betragtes som udstationeret eller ej. Der kan også være fare for, at køre- og hviletiderne ikke bliver overholdt, da en bøde for manglende opfyldelse af køre- og hviletidsreglerne vil være en mindre omkostning end at skulle forholde sig til en udstationering.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.

Artikel 2, stk. 4 ff. og stk. 5:

ITD byder velkommen, at vejtransportoperatører ved cabotage og kombineret transport skal sende en udstationeringserklæring i elektronisk form til de nationale kompetente myndigheder, og at erklæringen skal sendes på et af værtsmedlemslandets officielle sprog eller på engelsk. Det er afgørende, at der er en fælles europæisk standard for anmeldelse af udstationering. ITD opfordrer til, at anmeldelsen kan ske på flere sprog, herunder det sprog som transportvirksomheden anvender dagligt.

ITD er dog kritisk over for flere af de oplysninger, som skal fremgå i erklæringen, da der i visse tilfælde er tale om en skærpelse af de krav, der forefindes i de nationale særregler i dag. Inden for en periode på 6 måneder (som udstationeringserklæringen dækker over), er det for eksempel vanskeligt at angive det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere samt udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato, da transportmønstre ændrer sig hyppigt, og transportvirksomhederne i deres virke har brug for fleksibilitet i tilrettelæggelsen af deres transporter. Derudover er det på forhånd vanskeligt at forudsige typen af transporttjenesterne i tidsperioden på 6 måneder.

ITD er endvidere kritisk over for, at ansættelseskontrakten skal foreligge på engelsk eller et af værtsmedlemslandets sprog. I Danmark vil en ansættelsesaf-tale ikke altid indeholde lønoplysninger, men blot henvise til en overenskomst. Kontrolmyndigheden kan således ikke anvende ansættelsesaftalen til yderligere end at konstatere et ansættelsesforhold. Det vil således ikke være relevant og dermed uforholdsmæssigt at forlange en oversættelse. Et sådant krav vil typisk også ramme de små virksomheder hårdest.



ITD ser det særligt udfordrende, at føreren forpligtes til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af de seneste to måneders lønsedler – ITD ser gerne, at dokumenterne kan fremsendes inden for eksempelvis løbende måned plus 14 dage efter kontrollens afslutning. Dette vil på den ene side forhindre situationer, hvor føreren skal kontakte transportvirksomhedens bogholderi midt om natten i forbindelse med en vejsidekontrol for at kunne tilgængeliggøre dokumenterne, og på den anden side vil en fremsendelse kunne håndhæves i overensstemmelse med de foreslåede håndhævelseskrav mellem medlemslandene og målet med at styrke samarbejdet mellem medlemslandene.

Dertil kommer, at de lønsedler, der forefindes på kontroltidspunktet, vedrører tidligere perioder og altså ikke nødvendigvis en periode, hvor chaufføren har befundet sig i værtsmedlemslandet. Det vil være mere relevant efterfølgende at kræve en lønseddel, der dækker kontroltidspunktet. Ovenstående princip om 14 dage er den løsning, man har valgt i Østrig. Samme princip anvendes også i Tyskland. At indføre et krav om at fremsende lønsedlen øjeblikkeligt vil derfor være en skærpelse af de nationale særregler, som er indført.

ITD bemærker, at det ikke fremgår, hvilket sprog løndokumenter skal fremsendes på, hvilket klart bør fremgå. Som ovenfor nævnt, vil oversættelseskrav ramme små virksomheder hårdest. Skulle man egentlig kræve en oversættelse af dokumenterne, bør dette ikke gå videre end en oversættelse til engelsk eller værtsmedlemmets sprog af de termer, der er relevante for at forstå lønsedlen.

ITD bemærker desuden, at aflønningen ofte vil indeholde lønelementer, der ikke anvendes i udlandet (SH-opsparring, særlig opsparing og så videre), og som derfor ikke kan oversættes direkte. Hertil kan det også nævnes, at det ikke fremgår af udspillet, hvilke lønelementer der kan medregnes i mindstelønnen. ITD gør her opmærksom på, at systemerne for aflønning afhænger fra land til land. For eksempel i forhold til diæter og kilometerafregning. De lande, som har indført nationale særregler for mindsteløn, har indtil nu ikke kunnet give et klart svar på beregning af løn. Der kan også være problematikker omkring omregning af lønnen – herunder hvordan en dansk døgnbetaling kan sammenlignes med en mindstetimesats. Der må derfor ikke være tvivl om, hvilke elementer der indgår i beregningen af mindstelønnen – og det er afgørende at have en fælles EU-praksis herfor, der tager højde for forskellige lønsammensætninger.

ITD byder velkommen, at føreren har mulighed for at have eller tilgængeliggøre bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemslandet i form af et elektronisk fragtbrev (e-CMR), men ITD ønsker tillige at alle medlemslande eksplicit skal anerkende elektroniske dokumenter, når der udføres kontrol på de europæiske veje. En sådan dokumentation bør dog ikke skulle indeholde mere, end hvad der er nødvendigt for myndighedernes krav. De nuværende krav i Forordning 1072/2009, artikel 8, a-g, vil således være for omfattende at kræve.

ITD bifalder, at der efter forslaget ikke længere vil være mulighed for at indføre krav om en repræsentant, da ITD anser et sådant krav som værende ufor-



holdsmæssigt og en stor økonomisk og administrativ belastning, især for mindre virksomheder. ITD anser det som tilstrækkeligt, at myndighederne kan tage direkte kontakt til virksomheden eller til den udsendte medarbejder (chaufføren), hvilket også kun var intentionen med de nuværende regler i håndhævelsesdirektivet. ITD bemærker her, at beskæftigelsesministeren i svar BEU 268 til Beskæftigelsesudvalget har henvist til, at et krav om repræsentant med bopæl (eller hjemsted) i værtmedlemslandet ikke vil være i overensstemmelse med EU-retten, jf. KOM(2006) 159. Der er ved indførslen af håndhævelsesdirektivet ikke tilsigtet ændringer af denne praksis.

Artikel 3, 4, 5 og 6:

Ingen bemærkninger.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.

Dansk Industri

DI Transport kan ikke støtte forslaget i sin nuværende form, da det øger de administrative byrder for transportsektoren markant, hvilket vil øge transportomkostninger for dansk erhvervsliv, herunder ikke mindst til eksport, og dermed have en negativ indvirkning på konkurrenceevnen.

Anvendelse af de nuværende regler har allerede medført en række uforholdsmæssigt store administrative byrder på transportbranchen, som desværre ser ud til at blive forøget med det nye forslag.

Udstationeringsdirektivet har desværre i praksis vist sig uegnet i forhold til den internationale transport.

DI Transport mener grundlæggende, at international transport mellem to medlemslande bør undtages fra reglerne om udstationering.

DI Transport mener, at forslaget fra EU-Kommissionen rejser en række praktiske problemer. En chauffør kan køre flere enkelte, korte ture i flere lande, men tilsammen ende med i løbet af en måned at være udstationeret i flere medlemslande på én gang.

Som forslaget ligger vil en dansk chauffør, der f.eks. i tre dage kører varer mellem Norge og Sverige, være betragtet som udstationeret i begge lande på én gang.

Forslaget vil også omhandle en række situationer, som reelt ikke er udstationering. Eksempelvis er afhentning af en container i Hamborg Havn til Danmark, udført af en dansk transportvirksomhed med en dansk lastbil for en dansk kunde, efter DI Transports opfattelse ikke udtryk for en udstationering i Tyskland. Tilsvarende er kørsel med en dansk turistbus fuld af danske turister i Harzen heller ikke udtryk for udstationering i Tyskland.



Alternativt hvis der ikke kan opnås enighed om at undtage international transport, så bør perioden i artikel 2, stk. 2, være markant længere end 3 dage inden for en periode på én måned.

Der bør også grundlæggende være tale om sammenhængende perioder for, at der kan være tale om udstationering. At medregne enkelte dage i løbet af en måned vil medføre uforholdsmæssig store administrative byrder.

Eksempelvis kunne man som minimum anvende samme tidsperiode, som gælder montører, så kun international transport på mere end otte sammenhængende dage inden for en måned er omfattede af udstationeringsreglerne.

Da hvil i henhold til forordning 561/2006 er defineret som chaufførens fritid, bør dette ikke medregnes i en udstationeringsperioden.

Det er helt afgørende at det præciseres, at transitkørsel gennem et land ikke er udstationering i det land, der køres igennem, og derfor ikke skal tælles med i udstationeringsperioden.

Forslaget giver mulighed for, at medlemsstaterne kan pålægge transportvirksomhederne en række administrative byrder som f.eks. både krav om forhåndsregistrering, og om at medbringe lønsedler for de sidste to måneder, ansættelseskontrakter og fragtbrev, samt endvidere krav om indtastning af landekode i takografen.

Samlet set er det DI Transport vurdering, at forslaget bliver næsten umuligt at håndhæve, men til gengæld pålægger transportbranchen en række omkostninger og administrative byrder.

Spørgsmålet om hvornår der er tale om udstationering skal derfor ses i sammenhæng med, at det fremlagte direktivforslag pålægger transportbranchen en række administrative byrder. Derfor bør omfanget af, hvornår der er tale om udstationering begrænses mest muligt, herunder bør der også indføres en minimumsgrænse for, hvornår cabotagekørsel omfattes af udstationeringsreglerne.

For at minimere de administrative byrder bør retten til at forelægge dokumentation på engelsk fastholdes. Tilsvarende bør det fastholdes, at virksomheden kan registrere sig for seks måneder af gangen, og gerne udvides til ét år. Endvidere bør krav om fragtbrev udgå af forslaget, da det ikke giver mening i forhold til bustransporten og bør i stedet reguleres i forordning 1072/2009.

Dansk Arbejdsgiverforening

Det er DA's opfattelse, at udstationeringsdirektivet med sit sigte om at fastholde en balance mellem på den ene side at sikre den fri udveksling af tjenesteydelser og på den anden side at sikre et ansvarligt niveau for social beskyttelse af udstationerede arbejdstagere i praksis har vist sig uegnet i forhold til international transport.



International transport er pr. definition kendetegnet ved kortere arbejdsperioder i flere lande for samme arbejdsgiver.

Det internationalt privatretlige udgangspunkt er, at lønmodtagernes ansættelsesforhold i disse situationer reguleres i det land, hvor arbejdsgiveren hører hjemme.

DA finder derfor, at udstationeringsreglerne ikke bør finde anvendelse på international transport.

Såfremt international transport omfattes af udstationeringsdirektivet, bør det i det mindste ske på en sådan måde, at det minimerer virksomhedernes administration af reglerne.

DA anbefaler derfor, at antallet af dage (direktiv 2006/22/EF; artikel 2, stk. 2), som udstationeringsperioden skal vare, før udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c) finder anvendelse, sættes så højt, som muligt. DA finder det hensigtsmæssigt, hvis perioden sættes til otte dage, så det svarer til de nugældende regler i udstationeringslovens § 6, stk. 2 om ret til supplerende ferie.

Derudover foreslår DA, at der skal være tale om sammenhængende dage, før der kan være tale om udstationering. At pålægge virksomhederne at udregne brudte dage i en løbende periode vil medføre betydelige administrative byrder både i forhold til opgørelsen af dage og i forhold til iagttagelsen af diverse nationale regler om mindsteløn og ferie, som den enkelte medarbejder periodevis omfattes af.

Forslaget til ændring af samme direktivs artikel 2, stk. 4 om administrative krav og kontrolforanstaltninger rummer efter DA's vurdering store potentielle administrative byrder for virksomhederne. For DA er det vigtigt, at kravene begrænses og ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at sikre en rimelig kontrol.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv henviser i helhed til det af Danske Arbejdsgiverforening fremsendte høringssvar.

Danske Speditører

- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget.

-



- Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.
-
- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske spedititions- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.

Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.

Danske Speditører mener, at det er rimeligt nok at anvende udstationeringsdirektivet ved reel længerevarende udstationering, hvor man etablerer sig i et andet land. Det vil gælde, hvis en dansk medarbejder i et dansk firma udstationeres i et fast job med et fast arbejdssted i et andet EU-land. Men det er problematisk at bruge udstationeringsdirektivet ved tidsbegrænset transportarbejde i et andet land, fordi det medfører en stor administrativ byrde for såvel myndigheder som virksomheder.

Bliver der tale om, at cabotagekørsel kun tillades et meget begrænset antal dage – og skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra starten af første cabotagetur – vil der efter vores opfattelse blive tale om administrative byrder, der ikke står mål med den meget lille opnåede sociale effekt.

Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur, vil det i ikke ubetydeligt omfang underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt.

Skal et skal finde anvendelse fra første dag, der køres cabotagekørsel. Gennemføres dette, vil det i ikke ubetydelig grad underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt. Dette



vil også få en uheldig indvirkning på miljøet, da man så ikke kan udnytte kapaciteten optimalt.

Danske Speditører står naturligvis til disposition for yderligere dialog om dette, hvis ønsket.

3F

EU-Kommissionens forslag til ændrede regler for udstationerede arbejdere inden for transporterhvervet – direktiv 76/71

Kommissionen tydeliggør, at udstationeringsdirektivet gælder for transportområdet, og det klargøres i en fortolkning, at cabotageoperationer vil være omfattet af udstationeringsdirektivet fra dag 1, idet en sådan aktivitet alene foregår på en medlemsstats område.

Herudover fastslår Kommissionen, at udstationeringsdirektivet vil gælde internationale transporter, såfremt chaufføren har arbejdet 3 dage inden for en måned i et givet land, og i dette tilfælde vil forpligtelsen gælde fra dag 1.

Forbundet kan umiddelbart hilse disse ændringer velkomne, idet de tydeliggør retstilstanden på området.

Igen må det understreges, at effekten af disse ændringer i høj grad vil være afhængig af det kontrolniveau og sanktionsniveau, der efterfølgende indføres i de forskellige lande, og 3F skal gentage vores opfordring til, at de fornødne ressourcer stilles til rådighed, således at der sikres overholdelse af regelsættet i Danmark.

Ændringsforslaget til udstationeringsreglerne indeholder imidlertid en konflikt i forhold til cabotagereglerne. På nøjagtig samme måde som man tidligere har set det i forbindelse med reglerne for kombineret transport sat over for cabotagereglerne.

I det konkrete tilfælde er der i forordning 1072/2009 en positivliste over, hvilke oplysninger, myndighederne i et givet land kan kræve udleveret af chaufføren/vognmanden i forbindelse med en given kontrol, og det anføres direkte, at der ikke kan stilles krav om yderligere oplysninger.

Ser man så på bestemmelserne i udstationeringsdirektivet, artikel 2 st. 4, oplystes en række oplysninger, som skal være til rådighed blandt andet omkring udstationeringens varighed, ansættelseskontrakt, løndokumentation m.v.

Forbundet skal opfordre til, at den danske regering arbejder for en tydeliggørelse af, at disse dokumentationskrav er gældende uagtet artikel 2 stk. 4 i 1072, og at dette om nødvendigt bliver afspejlet i en ændring af forordning 1072.



I forslaget udtrykker Kommissionen, at formålet med at sætte udstationeringsdirektivets regler om løn og ferie er at ”afhjælpe risikoen for utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere, herunder vilkår og betingelser for ansættelse, afbøde de uforholdsmæssigt store byrder på operatører og forebygge konkurrenceforvridninger.

Det overordnede mål er at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side.”

Skal dette formål opfyldes, må det kræves, at bestemmelserne rent faktisk kommer til at gælde de internationale transporter, der er omfattet af forslaget samt cabotagekørsler. For så vidt angår, ferie bliver chaufførerne omfattet af dele af ferieloven, jf. udstationeringslovens § 6. mens udstationeringsdirektivets bestemmelse om løn kun gennemføres i det omfang, der indgås overenskomst med den udenlandske tjenesteyder.

Det forekommer ikke realistisk at overenskomstdække bare en nogenlunde fornuftig andel af de europæiske virksomheder, der vil udføre internationale transporter og cabotagekørsler i Danmark. Dette blandt andet på baggrund af de særlige karakteristika som godskørsel frembyder med en i sagens natur meget høj mobilitet og i sagens natur særdeles flygtig tilstedeværelse.

I Danmark har løn- og arbejdsforhold på godskørselsområdet da også en særstilling i forhold til resten af arbejdsmarkedet. Det er således en betingelse for opretholdelse af en godskørselstilladelse, at ”bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster” følges, jf. godskørselslovens § 6. Bestemmelsen var en del af loven, der trådte i kraft i 1973. Det erklærede formål var allerede dengang at ”skabe mere lige konkurrencevilkår inden for transporterhvervet med en deraf følgende bedre samfundsøkonomisk fordeling af transportopgaverne og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere, for det andet at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side i øvrigt udfoldes for at øge færdselssikkerheden.” Der er således en høj grad af overensstemmelse mellem det foreliggende direktivforslags formål og godskørselslovens.

Det er således 3F's opfattelse, at regeringen i de forestående forhandlinger skal sikre sig, at det vil være muligt at forpligte virksomheder, der efter forslaget omfattes i udstationeringsdirektivets regler om løn - på samme måde som danske virksomheder er forpligtet efter godskørselslovens § 6, stk. 3 – for så vidt angår løn vedrørende kørsler i Danmark. Det bemærkes herved, at efter udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 8 skal ”de kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område” lægges til grund. Godskørselslovens § 6, stk. 3 bør således ændres i overensstemmelse hermed, således at forskelsbehandling af udenlandske tjenesteydere på godskørselsområdet undgås.



3F skal derfor opfordre ministeriet til at udarbejde et notat, der redegør for de muligheder ministeriet ser for at sikre, at chauffører, der udfører cabotage eller i øvrigt er omfattet af udstationeringsdirektivet jf. 3 dages reglen for internationale transporter, bliver omfattet af danske vilkår på de parametre, som er omfattet af udstationeringsdirektivet. Notatet bør endvidere indeholde en beskrivelse af det kontrolapparat, der skal sikre overholdelsen heraf.

Vi har bemærket os, at registreringen af chaufførens arbejdssted skal ske ved manuel indtastning af landekoder. Dette i sig selv medfører muligheder for fejl eller fejlbetjening, og 3F havde derfor gerne set, at de foreslåede ændringer var blevet ledsaget af en fremrykning af ikrafttrædelsestidspunktet for den digitale fartskriver, der via GPS vil kunne foretage disse registreringer automatisk.

Forbundet skal opfordre til, at regeringen arbejder på at få fremrykket ikrafttrædelsestidspunktet.

LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ni medlemslande (AT, BE, DK, DE, EL, FR, IT, LU, SE), et observatørland (NL) og to EFTA-lande (CH og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder særligt Kommissionens Vejpakke.

Landene i Vejtransportalliancen har flere gange mødtes på ministerniveau. Overordnet er den største prioritet for landene i alliancen, at en yderligere åbning af markedet kræver en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår (herunder nye sektorspecifikke regler om udstationering), og at reglerne kan håndhæves.

På den anden side i forhandlingerne står en række central- og østeuropæiske medlemslande med Visegrad-landene i spidsen. Overordnet set ønsker de central- og østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, og at de sociale regler fastlægges på en måde, så de ikke virker hæmmende for virksomheder, der opererer i andre lande.

Samtidig er der i forhandlingerne en tredje gruppe af lande, som er periferilandene. I forhandlingerne placerer disse lande sig hovedsageligt sammen med de central- og østeuropæiske lande. Disse lande er særligt nervøse for, at en begrænsning i adgangen til markedet vil have større konsekvenser for deres transportoperatører, da de oftere befinder sig længere væk fra deres oprindelsesland, end lande placeret centralt i EU.

Den 1. januar 2018 tiltrådte det bulgarske formandskab, som siden har stillet flere kompromisforslag. Forslagene tager i vidt omfang ikke hensyn til de posi-



tioner, som landene fra Vejtransportalliancen har fremsat. Det betyder, at forslagene i stedet trækker mere i retning af de central- og øst-europæiske medlemslandes prioriteter. Det har resulteret i utilfredshed og skarp retorik over for formandskabet.

Kontrol af arbejdstid

For så vidt angår kontroldirektivet (direktiv 2006/22), har der været god fremgang i forhandlingerne på teknisk niveau, og der er p.t. ikke de store udeståender på det forslag.

I forhandlingerne har de fleste medlemsstater givet udtryk for, at kontrol af arbejdstid giver praktiske udfordringer, særligt i vejsidekontrollen. Kommissionen har forklaret, at det var intentionen at ændre dele af arbejdstidsdirektivet for at gøre kontrollen af bestemmelserne lettere, men at en ændring af arbejdstidsdirektivet ikke blev støttet af de sociale parter.

Formandskabet har været lydhør over for medlemsstaternes synspunkter og har derfor foreslået, at kontrol af arbejdstid begrænses til virksomhedskontrol-delen. Det vil sige, at politiet ikke vil skulle kontrollere arbejdstidsbestemmelser i vejsidekontrollen. Desuden underlægges virksomhedskontrollen ikke et 3 pct.-kontrolkrav, men kontrollen skal i stedet tage udgangspunkt i en risikobaseret tilgang.

Sektorspecifikke udstationeringsregler

For så vidt angår sektorspecifikke udstationeringsregler har der ikke været nogen fremgang i forhandlingerne, siden det bulgarske formandskab tiltrådte. Der er stadig en række store knaster i forhandlingerne, som formandskabet ikke har kunnet præsentere kompromisforslag til, som der ikke er et blokerende mindretal imod.

Set fra Vejtransportalliancens synspunkt er formandskabets kompromisforslag gået i den forkerte retning, mens de andre lande har været mere positivt indstillet.

De store knaster vedrører:

- Anvendelsesområdet for de sektorspecifikke udstationeringsregler (formandskabets kompromis er på nuværende tidspunkt, at cabotage er udstationering efter fem dage (Kommissionens forslag var fra første dag), og international transport er udstationering efter ni dage (Kommissionens forslag er 5 dage)).



- 'Tælleregimet' for, hvordan udstationeringsperioden skal opgøres (formandskabets foreslår på nuværende tidspunkt en tidsgrænse på 12 timer (Kommissionens forslag var 6 timer)).
- Indholdet i de sektorspecifikke håndhævelseskrav/kontrolforanstaltninger mht. overholdelse af de sektorspecifikke udstationeringsregler.

Med hensyn til **koblingen til forslaget i vejpakken anden del om** kombineret transport har en række lande anført, at vejdelen af en kombineret transport bør omfattes af de sektorspecifikke regler, hvis vejdelen af den kombinerede transport udføres af en udenlandsk transportvirksomhed. En anden gruppe af lande har anført, at en kombineret transport bør betegnes som en international transport, og ikke omfattes af reglerne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er som udgangspunkt positivt indstillet over for intentionen i Kommissionens forslag om at styrke kontrol og håndhævelse med de sociale bestemmelser i vejtransportsektoren.

Regeringens udgangspunkt er desuden, at arbejdsmarkedets parter i videst muligt omfang skal have adgang til at implementere ansættelsesretlige direktiver.

Regeringen mener overordnet, at kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne ikke skal underlægges håndhævelseskravene i kontroldirektivet, men har fundet, at man i forhandlingerne står relativt alene med det synspunkt. Regeringen er derfor positivt indstillet overfor formandskabets kompromis, således at kontrollen af arbejdstidsbestemmelserne ikke skal kontrolleres ifm. vejsidekontrollen, idet det praktisk vil være meget vanskeligt.

Regeringen er generelt positivt indstillet overfor, at der indføres sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, der bidrager til at sikre fair konkurrence, og som sikrer en ensartet håndhævelse af udstationeringsreglerne i vejtransportsektoren. Det er samtidig en prioritet for regeringen, at modellen er forligelig med den danske arbejdsmarkedsmodel på vejtransportområdet.

Overordnet finder regeringen ikke, at kompromisforslaget vedr. sektorspecifikke udstationeringsregler, som formandskabet har lagt frem, afspejler forhandlingssituationen og er balanceret i sin tilgang.

Regeringen prioriterer, at regler for cabotagekørsel bliver fastlagt således, at udstationeringsreglerne altid finder anvendelse. Når det gælder international transport, anerkender Danmark, at der kan være nogle u hensigtsmæssigheder



ved altid at anvende reglerne. Danmark ønsker dog ikke en situation, hvor al international transport undtages fra reglerne.

Regeringen mener, at Kommissionens forslag om indførelse af et tælleregime, hvor ophold i et medlemsland i under 6 timer tæller for en halv dag, er administrativt tungt og vil føre til håndhævelsesmæssige udfordringer. Danmark foreslår i den forbindelse, at tælleregimet afskaffes, således at ophold i et medlemsland på en given dag altid tæller som én hel dag.

Regeringen går ind for en balanceret tilgang, som tager sigte på at sikre en vel fungerende grænseoverskridende transport, som dæmper op for såkaldt nomadekørsel. Regeringen mener, at transitkørsel eksplicit skal undtages fra reglerne (hvilket indgår i formandskabets kompromis), og at en model, hvor der skelnes mellem forskellige typer af international transport, kan være vejen mod et kompromis. Det vil sige, at det kun er den internationale transport, som har en klar tilknytning til etableringsmedlemslandet, som kan undtages for udstationeringsreglerne – mens kørsel mellem to medlemslande, hvor virksomheden ikke er etableret, dvs. såkaldt tredjelandskørsel, omfattes af reglerne.

Regeringen finder ydermere, at forslaget om sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren burde fastslå, at vejdelen af en såkaldt kombineret transport⁵, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende transportoperatør i en medlemsstat, er at betragte som cabotagekørsel.

Ændringsforslaget skal ses i sammenhæng med en række andre forslag i Vejpakken: forslagene om forordningerne om adgang til erhvervet og adgang til markedet (cabotage); om ændring af direktivet om kombineret transport; om forordningerne om køre- og hviletid og takograf og forslaget om fastlæggelsen af sektorspecifikke regler om udstationering og kontrol.

Regeringen vil vurdere de samlede kompromisforslag med udgangspunkt i, at en yderligere åbning af markedet skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår, og at det med disse forslag i Vejpakken vil blive lettere at håndhæve de fælles regler.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2017 forud for TTE-rådsmødet den 5. december 2017. Der blev oversendt samlenotat om TTE-rådsmødet den 24. november 2017.

Sagen har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017, som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen

⁵ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.



initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Side 98/155

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



Dagsordenspunkt 7: Europa-Kommissionens forslag til ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelsen af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne

KOM(2017) 0648

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 8. november 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Forslaget er en del af anden del af den såkaldte vejpakke. Forslaget er oversendt til Rådet den 27. november 2017 i dansk sprogversion.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for godstransport, som er mere miljøvenlige, mere sikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej.

Med forslaget

- præciseres definitionen af kombineret transport,*
- udvides reglernes anvendelsesområde til også at gælde for national kombineret transport,*
- moderniseres og præciseres kravene til den dokumentation, føreren skal fremvise,*
- tilføjes yderligere foranstaltninger, der skal fremme nødvendige investeringer i omladningsterminaler for at forbedre infrastrukturen og styrke anvendelsen af kombineret transport.*

*Det vurderes, at forslaget kan medføre **mindre** statsfinansielle konsekvenser i form af eventuelle afgiftsrefusioner til virksomheder, der anvender kombineret transport, iværksættelse af eventuelle foranstaltninger til fremme af investeringer i omladningsterminaler samt ny rapporteringspligt til Kommissionen.*

Det vurderes, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af administrative lettelser ved brug af elektroniske transportdokumenter og klarere regler for dokumentationen af kombineret transport.

Desuden vurderes det, at forslaget vil medføre en positiv virkning på miljøet som følge af øget anvendelse af kombinerede transportere frem for unimodale



vejtransporter. Forslaget skønnes derfor at have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark.

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne om kombineret transport med det overordnede mål at styrke skiftet fra transport af gods på vej til transport af gods med andre transportformer, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej. Regeringen vil arbejde for tiltag, som samtidig bidrager til at sikre klare regler for kombineret transport, der er enkle at efterleve og håndhæve.

Regeringen arbejder for, at revisionen fører til en større sammenhæng mellem reglerne for kombineret transport, reglerne for cabotagekørsel og reglerne for udstationering af førere i vejtransportsektoren, og at det fortsat vil være muligt at kræve anmeldelse af kombineret transport i lighed med den nuværende anmeldelsespligt i RUT-registret.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 648 af 8. november 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

Forslaget er oversendt til Rådet den 27. november 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a), b), og d) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke med initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017 og anden del af den 8. november 2017.

I maj 2017 præsenterede Kommissionen meddelelsen "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet. Meddelelsen var ledsaget af første pakke af forslag.

Yderligere foranstaltninger, herunder en revision af direktivet om kombineret transport, foreslås nu som led i den anden pakke om "Et mobilt Europa". Pakken om ren mobilitet (anden del af vejpakken) er en del af Kommissionens indsats for at skabe en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende politik for klimaforandringer og forslag vedrørende lavemissionsmobilitet.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.



3. Formål og indhold

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er at øge konkurrenceevnen for kombineret transport som alternativ til den unimodale vejtransport og dermed styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for gods-transport, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som medfører mindre trængsel på vej.

En evaluering af direktivet i 2016, en ekstern undersøgelse i 2015, en målrettet høring i 2017, en offentlig høring i 2017 samt møder med interessenter og en række medlemsstater i 2017 har afdækket, at gældende regler er ineffektive til efterlevelse af direktivets oprindelige mål om at øge anvendelsen af kombineret transport som alternativ til vejtransport. Det skyldes ifølge Kommissionen, at:

- 1) den nuværende lovgivning er forældet,
- 2) anvendelsesområdet er for begrænset,
- 3) de fremmede foranstaltninger for anvendelsen af kombineret transport er ineffektive, og at
- 4) infrastrukturen og tætheden af omladningsterminaler i EU ikke er tilstrækkelig til at øge anvendelsen af kombineret transport.

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsdirektivet rette op på disse mangler og dermed gøre det mere attraktivt at anvende kombineret transport.

Definitionen af kombineret transport

Kommissionen foreslår at præcisere definitionen af kombineret transport i artikel 1, dvs. den geografiske dækning, vejstrækningen, ikke-vejstrækningen og lasteenhederne.

Nationale kombinerede transport

Anvendelsesområdet udvides fra alene at gælde for kombinerede transport mellem medlemsstater til også at gælde for nationale kombinerede transport (i én medlemsstat).

Mængden af national intermodal transport udgør 19,3 % af den samlede intermodale transport i Unionen. Det gældende direktiv er begrænset til kombinerede transport mellem medlemsstater, hvorfor nationale kombinerede transport ikke kan benytte sig af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i direktivet. Da de negative virkninger fra nationale vejtransporter har konsekvenser ud over de nationale grænser, foreslår Kommissionen at udvide den geografiske dækning.

Som følge af forslaget ændres direktivets titel, således at det fremgår, at direktivet ikke kun vedrører godstransport mellem medlemsstater. Dermed signale-



res, at anvendelsesområdet er udvidet til også at omfatte nationale kombinerede transporter.

Cabotage og udstationering

Kommissionen har som bemærkning til forslaget anført, at cabotagereglerne og de nye foreslåede regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren skal gælde for vejdelen af en national kombineret transport, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende virksomhed.

Kommissionen har endvidere anført, at det fortsat skal gælde, at vejdelen af en international kombineret transport er en undtagelse til reglerne om cabotage, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende virksomhed.

Vejstrækningen

Forslaget indebærer derudover, at den indledende og/eller afsluttende strækning ad vej udvides til hver især at udgøre 150 km i lige linje eller 20% af den samlede strækning af den kombinerede transport i lige linje mellem læsse- og lossestedet, når den indledende eller afsluttende strækning ad vej er længere end 150 km.

Det betyder, at en virksomhed eksempelvis kan køre en indledende strækning ad vej på 200 km samt en afsluttende strækning ad vej på 200 km, når den samlede kombinerede transport har en strækning på 1.000 km (20% reglen gælder, fordi vejstrækningen er længere end 150 km).

Endvidere kan en virksomhed eksempelvis køre en indledende strækning ad vej på 150 km samt en afsluttende strækning ad vej på 150 km, når den samlede kombinerede transport har en strækning på 500 km (150 km reglen gælder, fordi 20% reglen kun gælder, når vejstrækningen er længere end 150 km. Ved en samlet strækning på 500 km er 20% kun 100 km).

Maksimalstrækningen omfatter ikke transporten af en tom enhed, som transporteres til det sted, hvor varerne skal læsses eller fra det sted, hvor varerne er losset.

Medlemsstaterne kan vælge at udvide maksimalstrækningen med henblik på at nå den geografisk nærmeste omladningsterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet til læsning eller losning, for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet og passende jernbanegodstransport.

Ikke-vejstrækningen

Samtidig fjernes den gældende minimumsstrækning på 100 km i lige linje for anvendelsen af jernbane, indre vandveje eller søvejen. Ikke-vejgående strækninger, som foregår ad indre vandveje eller ad søvejen, for hvilke der ikke fin-



des et tilsvarende vejtransportalternativ, eller som er uundgåelige i en økonomisk bæredygtig transportoperation, skal ikke tages i betragtning i forbindelse med kombineret transport.

Lasteenhederne

Desuden præciseres, at godstransporten kan udføres i en påhængsvogn, sættevogn, med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container, som er i overensstemmelse med to internationale standarder, når enhederne omlastes mellem forskellige transportformer, eller motorkøretøjer, som transporteres ad jernbane, indre vandveje eller søvejen.

De standardiserede lasteenheder vil være lettere at identificere, hvilket kan fremskynde deres håndtering i terminaler og lette strømmen af kombineret transport, herunder at der ikke opstår unødige forhindringer eller byrder ved transport mellem forskellige modaliteter.

Dokumentationskrav

Endvidere foreslår Kommissionen i artikel 3 at præcisere kravene til dokumentationen for den kombinerede transport. Vejtransport skal betragtes som en del af en kombineret transport omfattet af direktivet, når føreren kan fremlægge klart bevis for, at vejtransporten udgør vejdelen i en kombineret transport, inklusive transporten af tomme enheder inden og efter transporten af varerne. Ændringsdirektivet oplister alle informationer, som transportdokumentet skal indeholde. Ud over de påkrævede informationer i dag foreslås det at udvide listen med blandt andet følgende data:

- afstanden i lige linje mellem det sted, hvor den kombinerede transport påbegyndes, og det sted, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen,
- en beskrivelse af ruten for den kombinerede transport, herunder detaljer for hver strækning samt oplysninger for hver transportform, der udgør den ikke-vejgående del af transporten i Unionen. Der skal være oplysninger om rækkefølgen af strækningerne (dvs. første strækning, ikke-vejgående strækning eller afsluttende strækning), transportvirksomhedens navn, adresse og kontaktoplysninger samt transportform og dens rækkefølge i transportkæden, **og**
- detaljerede oplysninger om den indledende og den afsluttende vejstrækning, heriblandt længden af de pågældende strækninger.

Medlemsstaterne må ikke kræve yderligere dokumentation end fastsat i direktivet.

Medlemsstater skal tillade afvigelser mellem den udførte transport og dokumentationen, når dette skyldes ekstraordinære omstændigheder uden for



transportvirksomhedens kontrol, som har medført ændringer i den kombinerede transport.

Derudover fastsættes det, at dokumentationen skal forelægges eller fremsendes ved anmodning fra den kompetente håndhævelsesmyndighed i den medlemsstat, hvor kontrollen udføres. I tilfælde af vejsidekontroller skal dokumentationen forelægges under denne kontrol. Føreren er berettiget til i løbet af vejsidekontrollen at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller juridisk person, som kan bistå med at fremskaffe den påkrævede dokumentation. Dokumentationen skal desuden være udfærdiget i et sprog, der er officielt i den pågældende medlemsstat eller på engelsk.

Dokumentationen kan forelægges som et transportdokument, der opfylder betingelserne i artikel 6 i forordning nr. 11, eller et andet transportdokument. Dette kan ske elektronisk, inklusive e-CMR for vejtransportdelen.

Rapportering

Kommissionen foreslår i artikel 5, at medlemsstaterne forpligtes til at rapportere til Kommissionen. Medlemsstaterne skal 18 måneder efter direktivets gennemførelse og hvert andet år herefter meddele Kommissionen oplysninger om:

- a) nationale og grænseoverskridende transportnetværk, der benyttes i forbindelse med kombinerede transporter,
- b) **en** opgørelse af gods i TEU (twenty-foot equivalent unit) og i tonkilometer ved type og geografisk dækning,
- c) **en** oversigt over den geografiske dækning af terminaler samt det årlige antal omlæsninger på disse terminaler, **og**
- d) oversigt over igangsatte og påtænkte støtteforanstaltninger samt effekten af disse.

Endvidere foreslås, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter vedrørende de data, som medlemsstaterne skal meddele Kommissionen i medfør af rapporteringspligten i artikel 5.

Kommissionen skal på baggrund af de data, som er indsendt af medlemsstaterne, hvert andet år udarbejde en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

Fremmede foranstaltninger

Endvidere foreslår Kommissionen at tilføje fremmede foranstaltninger i artikel 6. Medlemsstaterne skal foretage de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i infrastrukturen og faciliteterne for kombineret transport, særligt tætheden af omladningsterminaler iht. TEN-T hovednettet og det samlede net, så det sikres, at intet sted i EU er beliggende i en afstand over 150 km fra en sådan terminal. Dette skal koordineres med nabomedlemsstater og Kommissionen, så der sikres en balanceret og tilstrækkelig geografisk dækning af passende faciliteter i EU.



Kommissionen har som bemærkning til forslaget anført, at støtteforanstaltningerne ikke pålægger obligatoriske niveauer for økonomisk støtte, og at omfanget og metoderne herfor overlades til det enkelte land.

Særbestemmelser for firmakørsel

Endelig foreslås artiklerne 7 og 9 slettet. Disse indeholder særbestemmelser for operatører, der udfører firmakørsel.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Forslaget er henvist til TRAN-udvalget (udvalget for transport og turisme).

Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

Daniela Aiuto fra Gruppen for Europæisk Frihed og Direkte Demokrati (EFDD) er udpeget som rapporteur på forslaget.

Europa-Parlamentet har den 21. marts 2018 afgivet udkast til betænkning. Afstemning af ændringsforslaget er foreløbigt fastsat til den 10. juli 2018.

På møde den 1. februar 2018 i Europa-Parlamentets Transportudvalg udtrykte Daniela Aiuto med støtte fra de politiske partier generel tilfredshed med Kommissionens forslag og overordnede formål om forbedring af miljøet og den generelle forbedring af folkesundheden ved at reducere andelen af vejtransport.

Europa-Parlamentet er positiv over for en fornyelse af reglerne om kombineret transport, som er forældede i forhold til udviklingen i transportsektoren i dag. I den forbindelse er der fokus på digitalisering og præcisering af dokumentationskravene.

Europa-Parlamentet har endvidere fokus på omkostningerne ved at styrke kombineret transport, herunder at infrastrukturen er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat, og incitamenterne for at styrke skiftet af transport af gods på vej til andre transportformer.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a), b), og d), og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen anfører, at problemerne med den utilstrækkelige infrastruktur for anvendelsen af kombineret transport som alternativ til unimodal vejtransport ikke kan løses uden en indsats fra EU. Det skyldes, at størstedelen af de kombinerede transportere er grænseoverskridende og således afhænger af en intermodal infrastruktur tværs igennem hele EU. Derfor kræves en europæisk koordineret tilgang til investeringer i den intermodale infrastruktur.



Derudover anfører Kommissionen, at 19,3 % af den europæiske intermodale transport foregår nationalt. Da nationale transporters udledning af negative eksternaliteter også påvirker miljøet uden for medlemsstatens grænser, er der behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU. Problemerne kan derfor alene løses af EU ved ændring af den eksisterende EU-lovgivning for at sikre, at anvendelsen af kombinerede transport styrkes, og at reglerne håndhæves ens i medlemsstaterne.

Regeringen deler Kommissionens holdning om, at nationale transporters udledning af negative eksternaliteter også påvirker miljøet uden for medlemsstatens grænser.

Det er regeringens holdning, at nationale kombinerede transport i en medlemsstat som udgangspunkt er et nationalt anliggende. Der er dog allerede i dag indført et fælles europæisk marked for godskørsel, herunder en delvis åbning af de nationale markeder. Ikke-hjemmehørende virksomheder har således ret til at udføre nationale transport i en medlemsstat i en begrænset periode (cabotagekørsel) i tilslutning til en international transport. Forudsat, at cabotage-reglerne og udstationeringsreglerne finder anvendelse for vejstrækningen af en national kombineret transport, hvilket Kommissionen har anført som bemærkning til forslaget, finder regeringen, at forslaget ikke indebærer en yderligere liberalisering af det nationale marked for godskørsel.

Regeringen deler på den baggrund Kommissionens vurdering om, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Direktivet om kombineret transport er delvist implementeret i bekendtgørelse om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Det gælder artikel 6 om afgiftsrefusion.

Direktivet er ikke implementeret på det erhvervstransportretlige område. Den 15. februar 2017 sendte Kommissionen en åbningsskrivelse til Danmark dels om manglende **korrekt** implementering af direktivet i dansk ret. Som svar på Kommissionens åbningsskrivelse har regeringen tilsluttet sig Kommissionens synspunkter, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er derfor i gang med at implementere direktivet. **Udkast til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport har været i ekstern høring fra den 8. marts 2018 til 5. april 2018. Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft den 1. juli 2018.**

Der skal ske anmeldelse til Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT) af kombineret transport, jf. §7a i udstationeringsloven.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser



Uanset, om forslaget vedtages eller ej, kræves det, at det gældende direktiv om kombineret transport implementeres helt i dansk ret. Hvis forslaget til ændring af direktivet om kombineret transport vedtages, skal ændringsdirektivet implementeres i dansk ret.

Forslaget vurderes at kunne have lovgivningsmæssige konsekvenser for anmeldelsespligten i Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), da det fremgår, at medlemsstaterne ikke må kræve yderligere dokumentation end fastsat i direktivet. Denne formulering er meget lig formuleringen i cabotageforordningen (forordning 1072/2009), som har medført, at cabotagekørsel er undtaget for anmeldelsespligten i RUT.

Forslaget indebærer samtidig, at den indledende og/eller afsluttende strækning på vej udvides, og at den gældende minimumsstrækning på 100 km i lige linje for anvendelse af jernbane, indre vandveje eller søvejen fjernes. Dette vurderes, at medføre, at det bliver vanskeligere for politiet at håndhæve en afstand beregnet i procent frem for en fast kilometerafstand. I førstnævnte tilfælde kan der være større risiko for, at der sker en forkert beregning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at en vedtagelse af **Kommissionens** forslag **alene i mindre grad vil** medføre **øgede** statsfinansielle konsekvenser i Danmark. Omfanget af de statsfinansielle konsekvenser afhænger af, om danske virksomheder i højere grad end i dag vil finde det attraktivt at anvende kombineret transport både nationalt og grænseoverskridende i EU frem for unimodal vejtransport.

Generelt vurderes det, at danske virksomheder kun i et mindre omfang i dag udfører kombineret transport. Det skyldes, at godstransport med lastbil er nemmere, hurtigere og billigere, hvorfor det ikke giver mening at anvende kombineret transport. Det er usikkert, om ændringsforslaget vil medføre væsentlige ændringer i omfanget af kombinerede transportere i Danmark. Umiddelbart vurderes det, at forslaget kun vil have mindre betydning i en dansk kontekst.

Ved kombineret transport i Danmark, der indebærer brug af jernbane, har virksomhederne i dag ret til refusion af vægtafgifter. Retten til afgiftsrefusion har dog hidtil ikke været udnyttet. Afgiftsrefusionen vurderes ikke at have betydning for danske virksomheder og incitamentet til at anvende jernbane, da afgiftsrefusionen er lav sammenholdt med den administrative byrde ved ansøgning mv. Dette forhold forventes ikke ændret.

Endvidere vil der **i mindre grad** være øgede omkostninger for myndighederne i forbindelse med den nye rapporteringspligt til Kommissionen om anvendelsen af direktivet om kombineret transport.



Forslaget om, at medlemsstaterne skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at fremme investeringer i infrastrukturen og faciliteterne for kombineret transport, særligt tætheden af omladningsterminaler, vurderes umiddelbart ikke at medføre statsfinansielle konsekvenser. Det skyldes, at Danmark er et geografisk lille land, hvor der allerede i dag er en passende tæthed af omladningsterminaler ved TEN-T hovednettet og det samlede net i Danmark.

Det skønnes, at forslaget i mindre grad vil få betydning for politiets operative kontrol. Det vurderes ikke umiddelbart, at der vil være tale om et mindre resourceforbrug i forbindelse med kontrol af overholdelsen af reglerne. Forslaget indebærer endvidere, at der kan benyttes elektroniske dokumenter. Det er på nuværende tidspunkt svært at vurdere forslagets betydning for politiets kontrol, men det vurderes, at forslaget kan indebære, at der stilles yderligere krav til kontrolpersonalets udstyr, herunder vil forslaget formentlig medføre et behov for at finde en IT-løsning til sikring af beviserne i sager.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget ikke vil have nævneværdige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Dog kan det forventes, at forslaget i et vist omfang kan medføre mindre trængsel af godstransport på vej, hvis udenlandske virksomheder, når de bruger Danmark som transitland, i højere grad vil anvende kombineret transport som alternativ til unimodal vejtransport. For så vidt angår danske virksomheder er det usikkert, om forslaget vil medføre væsentlige ændringer i omfanget af kombineret transport i Danmark.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes **i nogen grad** at medføre både negative og positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Den øgede rapporteringspligt til Kommissionen forventes at føre til **mindre** administrative omkostninger for de virksomheder, som skal rapportere data om kombineret transport til myndighederne.

Det forventes, at de øgede krav til dokumentation **for kombineret transport** vil føre til øgede administrative omkostninger for virksomheder, som udfører kombineret transport. De øgede krav til dokumentation hænger dog sammen med introduktionen af muligheden for at benytte elektroniske transportdokumenter som dokumentation for kombineret transport. Dette samt de klarere regler herfor, vil **således** indebære mindre løbende administrative besparelser for danske virksomheder efter omstilling af IT-systemer.

Forslaget kan endvidere medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, hvis danske virksomheder i højere grad vil anvende kombineret transport både



nationalt og grænseoverskridende i EU frem for unimodal vejtransport, forudsat at virksomhederne vil udnytte muligheden for afgiftsrefusion. Det vurderes dog ikke, at virksomhederne ud fra de nuværende regler om afgiftsrefusion i større omfang vil benytte denne mulighed.

Derudover vil introduktionen en elektronisk mulighed for fremvisning af data ved kontrol indebære administrative lettelser

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes samlet set at kunne medføre en positiv virkning på miljøet som følge af øget anvendelse af kombinerede transportere frem for unimodale vejtransporter. Det vil ske i form af mindre CO₂ udslip og luftforurening fra vejtransporten. Dette gælder særligt i en europæisk kontekst, hvor det i højere grad sammenlignet med Danmark kan forventes, at transportvirksomheder vil anvende kombineret transport frem for unimodal vejtransport. Det kan medføre en positiv virkning på miljøet, da nabomedlemsstaternes transporters udladning af negative eksternaliteter også kan påvirke miljøet i Danmark.

Forslaget skønnes på baggrund af ovenstående at kunne have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet mængden af negative eksternaliteter forventes reduceret.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 9. november 2017 med frist for høringssvar den 16. november 2017.

Der er modtaget høringssvar fra;

- 3F
- Danske Speditører
- Dansk Erhverv
- DI Transport
- DTL
- ITD
- LO

3F har sendt følgende bemærkninger:

Ministeriet har i mail af 9. november 2017 fremsendt Kommissionens forslag til ændring af direktiv 92/106 til udtalelse.

Som udgangspunkt er 3F af den opfattelse, at eksistensen af regler vedrørende udførelsen af kombinerede transportere samtidig med regler for udførelsen af cabotage giver anledning til store problemer for de kontrollerende myndigheder.



De to regelsæt bruges af nogle transportører til at skifte mellem de to regelsæt primært med det formål at få lejlighed til at udføre cabotagetransporter udover de muligheder, som cabotagedirektivet giver, idet den kombinerede transport kan anses som værende en del af en international transport og dermed afbryder optjeningsreglerne i cabotagebestemmelserne.

3F er derfor af den opfattelse, at direktiv 92/106/EØF bør ophæves. Såfremt en lastbiltransport i et givet land sker i tilslutning til en indgående international transport, anser 3F den internationale transport som afsluttet på det tidspunkt, hvor der sker en ændring i transportformen og den efterfølgende transport med lastbil er derfor at anse som en national transport og bør omfattes af cabotagebestemmelserne.

Såfremt der ikke kan opnås støtte til dette synspunkt, har vi 3F to kommentarer i forhold til det fremsatte ændringsforslag.

For det første udvider man dækningsområdet i artikel 1, således at også rent nationale kombinerede transport er omfattet af direktivet. Herudover tilføjes et alternativt kriterie til de eksisterende 150 km., nemlig en bestemmelse om at landevejsdelen af en kombineret transport kan udgøre 20 procent af den totale distance målt i luftlinje af den forudgående transport. 3F kan ikke støtte den foreslåede udvidelse af dækningsområdet, som 3F finder vil være i modstrid med de principper, som Kommissionen har givet udtryk for i forbindelse med revisionen af udstationeringsdirektivet, hvori man fastslår, at arbejdet skal udføres på de vilkår, der er gældende, hvor arbejdet foregår.

3F bemærker, at cabotagereglerne ikke finder anvendelse på kombinerede transport.

Kommissionen foreslår samtidig en ny artikel 3, der skal erstatte den eksisterende artikel 3. Den nye artikel 3 specificerer klart den dokumentation, der skal foreligge for at en given transport kan anses for at være en del af en kombineret transport.

3F finder, at der er tale om en klar forbedring for de kontrollerende myndigheder og kan støtte forslaget til artikel 3, såfremt det måtte vise sig, at der er et politisk flertal for at bibeholde bestemmelser om kombinerede transport og uanset den endelige definition i artikel 1.

Danske Speditører har sendt følgende bemærkninger:

Danske Speditører takker for anledningen til at kommentere EU-Kommissionens forslag til at modernisere reglerne fra 1992 om kombinerede transport.



I betragtning af den korte høringsfrist må Danske Speditører forbeholde sig muligheden for at komme med evt. yderligere bemærkninger efter en uddybende granskning af forslaget.

Her og nu ønsker Danske Speditører dog at bemærke følgende:

På det overordnede niveau er Danske Speditører overordentlig tilfreds med, at der nu kommer fælles opdaterede og moderniserede regler for udførelse af kombinerede transporter. Som speditørernes interesseorganisation er man glad for, at der med forslaget kommer fornyet politisk fokus på betydningen af "smidige hængsler" mellem transportformerne i de sammenhængende logistik-korridorer og forsyningskæder. Og de er samtidig glade for, at der nu kommer klarhed og stringens i teksten, så det kan undgås, at medlemsstaterne fortsat tolker og håndhæver reglerne forskelligt.

I den forbindelse ønsker Danske Speditører at tilkendegive, at de hidtil har været utilfredse med de danske afvigelser fra fælles EU-linje på dette område. Dette håber de kan undgås med et stringent formuleret EU-direktiv på området – og efterfølgende med en dansk bekendtgørelse, der tekstmæssigt følger EU-direktivet og som bliver fulgt op af en konsekvent håndhævelse i alle dele af Danmark.

For det første hilser de det derfor velkomment, at det i artikel 1 bemærkes, at kombinerede transporter ikke er begrænset geografisk til kun at omfatte transport mellem to medlemsstater, men også kan anvendes, når der er tale om kombinerede transportløsninger inden for en medlemsstats grænser. Det er en udvidende praksis, som de støtter.

I forlængelse af dette vil Danske Speditører for det andet derfor også kunne støtte en ny dansk bekendtgørelse på området, som slår fast, at reglerne om kombinerede transporter selvfølgelig også kan og skal anvendes, når det transporterede gods har oprindelse og slutdestination uden for EU. Denne udvidende praksis vil de også støtte helhjertet.

For det tredje støtter de også, at det i forslaget til revisionen fra EU præciseres, at reglerne om kombinerede transporter også omfatter "the transport of empty load units before and after the transport of goods", jf. artikel 3 stk. 1. Det er forhåbentligt nu formuleret så klart og entydigt, at der er håb om, at ingen medlemslande kan fortsætte med en indsnævrende fortolkning af Kombi-begrebet, sådan at kun transport af varer – og ikke tom emballage – bliver omfattet. Efter speditørernes opfattelse er det vigtigt for at sikre en optimal udnyttelse af transportkapaciteten, at transport af tom emballage reelt bliver håndteret af alle EU-medlemslande på lige fod med transport af varer.

I artikel 3, stk. 2 synes der at mangle en entydig definition af, hvem der er – og kan være – "the shipper" og som derfor pålægges de forpligtelser, der nævnes. Er det afsenderen af varerne? Er det vareejeren? Er det skibsrederen? Er det speditøren?



Derudover ønsker de præciseret, hvad der menes med ”contact details” og om der kan bruges en godkendt elektronisk signatur.

Danske Speditører står gerne til disposition for uddybende oplysninger, ligesom vi står til rådighed for evt. yderligere dialog.

Dansk Erhverv har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 9. november 2017 vedrørende ovennævnte.

Forslaget er en del af EU-kommissionens mobilitetspakke. Pakken omhandler et bredt udsnit af udfordringer på transport-, miljø-, klima- og logistikområdet. Et samlet og endeligt svar på denne konkrete høring kræver kontakt til en længere række relevante interessenter, hvilket ikke kan lade sig gøre inden for tidsrammen. Foreliggende svar skal derfor ses som foreløbigt.

Dansk erhvervsliv har en indlysende interesse i, at bl.a. transportreguleringen på tværs af EU er så ensartet som muligt og tolkes så ensartet som muligt af de lokale myndigheder. Trenden i EU går desværre den modsatte vej. Der oprettes stadig flere nationale særordninger. De lokale, bagvedliggende hensyn og årsager til særordningerne kan være helt legitime, men i det overordnede billede er det Indre Marked i EU ved at udvikle sig til et stadig mere kompliceret klude-tæppe af særordninger til skade for frihandel og med mindre velstand til følge. Dansk Erhverv støtter derfor tiltag, der giver en bevægelse hen mod en mere ensartet lovgivning.

Dansk Erhverv opfordrer derfor regeringen til at gå ind i forhandlingerne med et konstruktivt udgangspunkt og arbejde for konkrete, funktionelle løsninger, der vil virke på tværs af det Indre Marked og uden nationale særordninger.

Dansk Erhverv støtter samtidig kommissionens ambition om at styrke den kombinerede transport idet den indeholder store fordele med hensyn til at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre. De minder dog om, dels at alt for firkantede regler kan tvinge transporter over på i forvejen overbelastet infrastruktur dels at dette forslag som nævnt ovenfor ikke kan ses isoleret fra fx forslag og eksisterende regulering om cabotage, udstationering, arbejdstid samt køre- og hviletid.

Dansk Erhverv arbejder derfor samme med vore medlemmer samt DA på et mere detaljeret svar på denne høring samt de øvrige høringer i mobilitetspakken.

DI Transport har sendt følgende bemærkninger:

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring, og har på den baggrund følgende bemærkninger:



DI Transport er støtter principperne bag de nuværende regler om kombineret transport, der skal forbedre samspil mellem vejgodstransport, banegodstransport og søtransport. Bedre vilkår for kombineret transport vil gøre det mere attraktivt at benytte jernbane og søtransport, hvilket kan afhjælpe trængselsudfordringerne på vejnettet og reducere CO₂-udledningen.

DI Transport lægger vægt på, at reglerne er nemme at forstå og efterleve og nemme for myndighederne at håndhæve. Det er endvidere afgørende, at der er fælles regler i EU frem for nationale særregler.

Det fremsendte forslag ændrer ved definitionen af kombineret transport, således at der også kan være tale om national kombineret transport. Det fremgår, at national kombineret transport vil være underlagt cabotagereglerne, men internationale kombineret transport er undtaget.

Det er DI Transport vurdering, at hovedparten af transporten til og fra danske havne eller banegodsterminaler bliver kørt enten med danske lastbiler eller efter reglerne om cabotagekørsel i henhold til forordning 1072/2009. Af hensyn til konkurrencen mellem danske og udenlandske havne og godsterminaler, kan det være fornuftigt, fortsat at undtage den indledende eller afsluttende vejtransport i en international kombinerede transport fra cabotagereglerne, så det ikke bliver mere attraktivt at køre med lastbil til en udenlandsk havn eller terminal frem for en dansk.

Kommissionen foreslår endvidere at fjerne kravet til længden på den ikke-vejgående del af en kombineret transport, dvs. søtransporten eller banetransport. Forslaget til ny artikel 1, stk. 2, sidste afsnit om undtagelse af reglerne for vejtransporter, hvor der ikke er alternativer, er meget uklart i forhold til f.eks. færgetransport. Dette bør undersøges og afklares nærmere.

Forslaget til artikel 3 om dokumentation for den kombinerede transport er meget omfattende, hvilket øger de administrative byrder. DI Transport skal opfordre til mere enkle krav, herunder at dokumentationen kan forelægge elektronisk og at chaufføren ved en vejsidekontrol kan ringe til kontoret med henblik på at få fremsendt dokumentation.

Endvidere rummer forslaget §6 en forpligtelse for medlemslandene til at støtte investeringer i kombineret transport. DI Transport finder det væsentligt, at gældende regler for statsstøtte bliver overholdt, og at dette ikke skævvrider konkurrencen mellem forskellige private eller offentlige godsterminaler eller på markedet for vejgodstransport i øvrige.

DTL har sendt følgende bemærkninger:

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med foreløbige bemærkninger, idet de i lyset af den beklageligt korte høringsfrist skal forbeholde os ret



til at fremkomme med yderligere bemærkninger. Se også afsluttende afsnit i dette brev.

DTL er helt enig i den linje, som transportminister Ole Birk Olesen lagde på de europæiske transportministres rådmøde i Bruxelles i juni i år, hvor han slog et slag for, at konceptet (med kombineret transport) afskaffes og kommer under cabotagereglerne.

Det foreliggende forslag fra Kommissionen indeholder desværre ikke denne integration af kombineret transport i reglerne om cabotage. Tværtimod fastholdes, at – hvad der i direktivet defineres som – international kombineret transport friholdes fra cabotagereglerne. Dermed har vi fortsat en åben ladeport for omgåelse af cabotagereglerne og en ulige konkurrence i medlemslandene, herunder i Danmark med mange havne og kombiterminaler i forhold til landets størrelse.

DTL anerkender Kommissionens forslag om, at vejtransport-benet af en national kombineret transport skal være omfattet af cabotage-reglerne, idet Kommissionen som noget nyt foreslår at udvide direktivet til ikke kun at omfatte international, men også national kombineret transport. Direktivteksten skal dog være tydeligere på dette punkt.

For DTL giver det ingen mening at skelne mellem, om en kombineret transport krydser en grænse eller ej. Vejtransport-benet inden for et land skal efter DTLs opfattelse naturligvis og nødvendigvis være omfattet af cabotagereglerne. Der er i alle tilfælde tale om en direkte konkurrence med det pågældende lands transportvirksomheder i national trafik, og cabotagereglerne bør gælde. Om en container ankommer til en indenlandsk havn eller kombiterminal fra en indenlandsk eller udenlandsk havn eller kombiterminal, har ingen relevans for det lokale marked for nationale vejtransporter til og fra de pågældende havne og kombiterminaler.

Kommissionen fastslog i sin første mobilitetspakke fra maj 2017, at vejtransport er omfattet af regler for udstationering. Dog foreslog Kommissionen en Lex Specialis således at, international transport i EU skulle være omfattet af reglerne for udstationering af arbejdstagere først efter 3 dage. Cabotagekørsel ville være omfattet fra dag 1. Argumentet var, at cabotagekørsel er i mere direkte konkurrence med lokale operatører, end international transport er. Nu foreslår Kommissionen så, at kombineret transport i henhold til direktivet kan udgøre henholdsvis en national og en international transport, og dermed skal udstationering af arbejdstagere finde anvendelse fra dag 1 eller fra dag 3.

Kommissionens forslag mangler klarhed om, hvorfor den samme operation i en medlemsstat skal vente 3 dage for at være omfattet af reglerne for udstationering af arbejdstagere, hvis den defineres som international, men kun én dag, hvis den er national.



Ethvert vejtransportben af en kombineret transportvirksomhed i en medlemsstat, der ikke udføres af en lokal operatør, er i direkte konkurrence med de nationale operatører, og sociale regler skal være de samme for begge operatører. I forhold til direktivets grundlæggende hensigt om at flytte trafik fra vej til sø eller bane er det DTLs opfattelse, at netop fritagelsen for cabotage-reglerne giver mulighed for at prisbillige vejtransportører med lav aflønning af chauffører (fortsat) vil kunne overtage transporten til og fra havne fra fx baneoperatører. Således vil direktivet virke stik modsat, nemlig at flytte transporter fra bane til vej.

DTL finder ikke grundlag for at udvide definitionen af den maksimale afstand for et vejtransport-ben, som i dag er 150 km. Forslaget om, at afstanden må være helt op til 20 pct. er for vidtgående og ikke mindst fordi, at man foreslår at indregne den samlede længde af den kombinerede transport, dvs. inkl. begge vejtransport-ben. Det betyder fx, at en tog- eller skibstransport på 600 km, vil give mulighed for en vejtransport på 200 km i hver ende, dvs. 20 procent af $200+600+200=1000$ km, og at en tog- eller skibstransport på 1800 km, vil give mulighed for en vejtransport på hele 600 km i hver ende, dvs. 20 procent af $600+1800+600=3000$ km. Det virker kontraproduktivt i forhold til direktivet formål om at flytte transporter fra vej til bane og sø, at jo længere vejtransport-benene er, jo længere kan de selvsamme vejtransport-ben være.

DTL foreslår, at en udvidelse med en maksimal vejtransport-afstand beregnet som procent udgår.

DTL er meget betænkelig ved, at kørsel med tomme lasteenheder kan være en del af en kombineret transport, jf. art. 3, par. 1.

DTL finder det interessant at åbne for innovative intermodale løsninger herunder i forbindelse med bydistribution.

DTL er meget betænkelig ved, at myndighederne på forhånd afskæres fra yderligere dokumentation, hvis det findes nødvendigt, fx takografdata. Såfremt Kommissionen ønsker at opstille en udtømmende liste, så bør listen kunne udvides af Kommissionen selv (delegated act), når og hvis erfaringerne afdækker et behov derfor.

DTL støtter, at der skabes en bedre viden om kombineret transport gennem indsamling af data, idet man dog skal være opmærksom på at undgå unødige administrative byrder derved.

DTL er enig i, at de nugældende regler om nærmeste, egnede terminal er uklare, men er meget usikker på, om Kommissionens aktuelle forslag vil medføre nogen forbedring.

I forhold til økonomisk støtte er det for DTL vigtigt, at denne indrettes, så ulige konkurrence undgås.



DTL skal pege på, at der er brug for kombineret transport i Danmark og i de nordiske lande. Det giver ikke mening at sende lastbiler i tusinder af kilometer, når der er jernbaner eller maritime alternativer, der kan bruges. For billig vejtransport - forårsaget af unfair konkurrence og social dumping - gør det svære. DTL er stærkt bekymret for, at forslaget fra Kommissionen, ikke vil ændre den situation.

Afslutningsvis finder DTL det umiddelbart skuffende med den manglende klarhed i Kommissionens forslag. Også i lyset af den korte svarfrist, peger de på en række uklarheder, som bør belyses. Det gælder spørgsmålet om konsekvenser af en fjernelse af mindstefstanden af sø eller bane-delen af en kombineret transport, en gennemgang af lovtæksten i forhold til hvor det præcist fremgår, at national kombineret transport er omfattet af cabotagereglerne og reglerne for udstationering af transportarbejdere. Forslaget giver så vidt DTL kan vurdere ikke svar på, om det kun er kombineret transport inden for EU, som er omfattet, eller om fx et skib fra Kina, der først anløber Rotterdam og så sejler videre til Hamborg, åbner for anvendelse af reglerne om kombineret transport med vejtransport fra Hamborg.

ITD har sendt følgende bemærkninger:

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om opdaterede fælles regler for udførelse af kombineret transport i EU. ITD er tilhænger af, at der er den bedste mulige sammenhæng mellem de enkelte transportformer, så valg af transportform sker på baggrund af, hvad der giver mest mening.

ITD er dog stærkt kritisk over for, at forslaget ikke sikrer, at al kombineret transport bliver betragtet som udstationering. ITD ønsker, at al kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård, betragtes som udstationering – ligesom for al cabotage. Det at isolere udstationering til national transport, det vil sige cabotage og kombineret transport, vil samtidig sikre, at udstationeringen kan håndhæves. ITD mener, at et nationalt vejben i en kombitransport altid bør sidestilles med cabotagekørsel og derfor anses som udstationering.

ITD er samtidig kritisk over for Kommissionens ønske om at investere betydeligt i infrastruktur omkring bane- og skibsveje. Investeringer i infrastruktur bør ske, hvor det giver mening, og hvor man med rimelig grund kan antage, at disse vil blive benyttet i et vist omfang. Historisk set er der mange tilfælde, hvor der er investeret i anlæg, som ikke eller kun i ringe omfang bliver brugt. Medlemsstaterne bør her ikke presses til at investere i anlæg, hvor det praktisk økonomisk ikke kan svare sig. Investeringer og regler bør desuden understøtte alle transportformer og tage et realistisk udgangspunkt i forhold til, hvad der kan flyttes fra vej til bane- og skibstransport.



ITD velkommer imidlertid en opdatering og præcisering af bestemmelserne i direktivet. Hen over årene har branchen, virksomhederne og myndighederne oplevet mange problemer med direktivet. En af årsagerne er en uklar tekst, en anden lige så vigtig årsag er, at markedssituationen på det europæiske transportmarked i dag er en helt anden end tilbage i 1992, hvor det indre marked først lige var blevet etableret. Resultatet er, at mange virksomheder undlader at anvende direktivet, fordi det rent praktisk er svært at anvende.

At teksten i det nuværende direktiv ikke har været klar nok har betydet, at medlemsstaterne i vidt omfang har fortolket de nuværende regler forskelligt.

For eksempel er der forvirring om, hvorvidt en vejgodstransportør kan benytte kombitransport både på den indledende og afsluttende strækning eller udelukkende på en af strækningerne. Ligeledes fortolkes afgrænsningen til cabotage forskelligt. Derudover er der tvivl om, hvilket transportmateriel der kan anvendes. ITD bemærker, at direktiv 96/53/EF efter seneste ændring 2015/719/EU begrænser kørslen med højere totalvægte (42/44 ton) til sættevognkombinationer. ITD påpeger, at denne begrænsning ikke er kompatibel i henhold til formålet om at fremme kombineret transport.

Derudover er direktivet forældet, hvad angår for eksempel dokumentation, herunder e-CMR. Det har indtil nu været et nationalt anliggende, hvorvidt man har anerkendt e-CMR, hvilket medfører, at retsstillingen er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat. ITD har længe efterspurgt, at medlemsstater eksplicit skal anerkende elektroniske dokumenter, og byder det derfor velkomment, at Kommissionens reviderede forslag til kombitransport sikrer, at føreren har mulighed for at dokumentere transporten i form af et elektronisk fragtbrev (e-CMR).

For ITD er det afgørende, at nye regler om kombineret transport sikrer fair konkurrence og kan kontrolleres og håndhæves ens i alle medlemslande.

Bemærkninger til forslag om ændring af direktiv 92/106 (EF) jf. engelsksproget version af COM(2017) 648 final

Overordnet skal ITD bemærke, at et nationalt vejben i forbindelse med en kombineret transport, som oven for nævnt, bør betragtes som udstationering på samme måde som cabotagekørsel.

Artikel 1, stykke 1

Artiklen slår fast, at direktivet finder anvendelse på kombinerede transport, som defineret neden for. Ingen bemærkninger.

Artikel 1, stykke 2

ITD bemærker, at definitionen af kombineret transport er ændret på et par områder.

For det første fjernes kravet om, at en kombineret transport er en transport "mellem medlemsstater". Det betyder, at nationale kombinerede transportløsninger også vil være omfattet af kombireglerne.



Som følge heraf kan flere transporter køres som kombineret transport. ITD støtter kun forslaget under den forudsætning, at den kombinerede transport bliver underlagt udstationeringsreglerne på samme vis som cabotage.

Desuden efterspørger ITD klarhed over, om kombineret transport i EU også kan finde anvendelse ved transporter direkte til/fra EU i forhold til et tredjeland. ITD er imod, at markedet for kombinerede transporter åbnes yderligere i forhold til tredjelande.

For det andet bemærker ITD, at det hidtidige afstandskriterie på minimum 100 km for bane, indre vandvej eller søvej nu er udeladt. Ændringsforslaget betyder, at kombineret transport på bane eller sø på for eksempel 5 km vil kunne falde under reglerne for kombineret transport. For søtransporten gælder det dog kun i det tilfælde, at der er et reelt alternativ til en vejstrækning. ITD er imod forslaget, som efterlader stort rum for forskellig fortolkning.

For det tredje er ITD tilfredse med, at det klart fremgår, at transport af lastbiler og lastbilvogntog på jernbane eller skib er tydeligt defineret som en kombineret transport.

For det fjerde efterspørger ITD mere klarhed i forhold til Kommissionens henvisning til to specifikke internationale standarder (ISO 6346 og EN 13044). ITD er imod at begrænse brugen af kombineret transport ud fra specifikke lastebærere. For at fremme den kombinerede transport bør der åbnes op for yderligere lastebærere, som eksempelvis særlige indretninger til transport af vindmøllekomponenter, betonmoduler og så videre. Sådanne transportindretninger tjener grundlæggende samme formål som containere nemlig at indeholde/opbevare godset således, at det kan transporteres.

ITD er imod en udtømmende opstilling herunder med henvisning til to specifikke internationale standarder, da det vil begrænse muligheden for at udføre kombineret transport. Kravet om at anvende en af disse standarder kan blandt andet have betydning for muligheden for at udføre kombineret transport med løstrailere, der i dag ikke er mærket i henhold til hverken ISO 6346 eller EN 13044 – men derimod ofte er indrettet og mærket i henhold til ISO 9367. Det bemærkes her, at EN 13044 (ILO Code) er standard i forhold til banetransport og ikke relevant for søtransport.

Med baggrund i intensionerne om at fremme intermodal transport mest muligt ønsker ITD at fokusere på, hvorvidt godset overføres mellem transportformer, og ikke hvilken lastebærer der anvendes.

Artikel 1, stykke 3

Der foreslås en ny bestemmelse om, at vejdistancen i forbindelse med en kombineret bane/bil- eller bil/skibstransport højst kan udgøre 150 km - eller alternativt maksimalt 20 procent af distancen mellem afsender og modtager (målt i fugleflugtslinje).

Tilføjelsen med de 20 procent af hele strækningen vil alt andet lige fremme ønsket om, at vejgodstransport erstattes af andre transportformer på lange



strækninger. ITD støtter dette ud fra et princip om, at det fremmer den kombinerede transport på de lange stræk under den forudsætning, at den kombinerede transport bliver underlagt udstationeringsreglerne på samme vis som cabotage.

ITD er dog med den nuværende ordlyd usikker på, om de 150 km skal forstås således, at den samlede vejtransport (altså de kilometer, der køres før såvel som efter en skibs- eller banetransport) maksimalt må udgøre 150 km – eller om de kan udgøre op til 300 km i alt – som i dag. ITD ønsker, at teksten tydeliggøres, så det står klart, at den samlede vejstrækning ligesom i dag kan udgøre op til 300 km.

Kommissionen åbner op for, at den enkelte medlemsstat kan beslutte, at et vejben før eller efter banetransport kan overskride 150 km eller de 20 procent af hele strækningen for at kunne nå den nærmest beliggende banegård. ITD ønsker, at medlemsstater også kan beslutte, at dette finder anvendelse ved havneterminaler.

Kommissionen lægger op til, at reglerne for kombineret transport kan finde anvendelse ved transport af tomme containere og trailere. ITD ønsker, at det klart fremgår, at den tomme enhed kan transporteres under reglerne for kombineret transport.

Artikel 1, stykke 4

Kommissionen referer til de tidligere bemærkninger. Se ITD's bemærkninger hertil oven for.

Artikel 2

Kommissionen lægger ikke op til ændringer. Ingen bemærkninger.

Artikel 3, stykke 1

Kommissionen indskærper her, at transporten kun kan udføres under direktivet for kombineret transport i det tilfælde, at transportøren kan fremlægge klar dokumentation.

Digitalisering af transportdokumenter kan reducere administrative byrder og sikre effektivitet samt bedre kontrol og håndhævelse. ITD støtter, at der kræves klar dokumentation for gennemførelsen af en kombitransport, og at Kommissionen lægger op til at kontrolmyndighederne skal acceptere elektronisk dokumentation, herunder e-CMR.

ITD ønsker klarhed omkring, hvad der kræves som dokumentation for kørslen med tomme godstransportenheder.

Artikel 3, stykke 2

Kommissionen oplister her de informationer, der skal fremgå af dokumentationen for kombineret transport. ITD har følgende bemærkninger:



- (a) ITD bemærker, at ordlyden ”afsender” i henholdsvis CMR, CIM samt de søretlige konventioner ikke er overensstemmende for så vidt angår de engelsksprogede tekstversioner, hvilket kan give anledning til fortolkningstvív.

ITD ønsker det præciseret, hvad der menes med ”contact details”. Er det for eksempel tilstrækkeligt med en e-mailadresse? Er der andre kontaktoplysninger (måske et momsnummer), der skal fremgå af dokumentationen – og i givet fald hvilke oplysninger helt præcist?

ITD mener, at det bør være muligt – som alternativ til en underskrift (=”signature”) – at anvende en godkendt elektronisk signatur. Set i forhold til at transportaftaler ofte aftales via e-mail, og at en e-mailbekræftelse også er juridisk bindende, kunne det overvejes, at en sådan bekræftelse skal være tilstrækkelig. ITD foreslår derfor, at ”signature” ændres til ”confirmation”.

- (b) ITD beder om klarhed over, hvilke præcise krav der stilles til begrebet ”place”. Er det tilstrækkeligt at angive et navn på et land eller en region? Eller skal der angives et bynavn? Eller skal ”place” forstås som en helt præcis postadresse?
- (c) ITD ønsker præciseret, hvad der menes med ”contact details”.
- (d) Se litra b.
- (e) Ingen bemærkninger.
- (f) Hvorfor skal en ”shipper” udarbejde en beskrivelse – inklusiv en underskrift – af de nævnte detaljerede turoplysninger? Har en ”shipper” altid de informationer til rådighed? ITD vurderer, at dette krav i mange tilfælde ikke vil kunne realiseres, da planlægning af transporten overlades til speditøren eller transportøren, og det alene er denne, der har den fornødne kontrol og viden over ruten. Ligeledes fremgår det ikke klart, om det er alle transportører, der skal fremgå af dokumentationen. Hvad skal man i øvrigt foretage sig, hvis ruten omlægges?
- (g) Ingen bemærkninger.
- (h) (i) og (j): ITD stiller spørgsmålstegn ved, om en transportør, der anvender elektroniske data, absolut skal attestere, at transporten har været gennemført i form af en (gammeldags) underskrift.

ITD anbefaler, at ordet ”signature” erstattes af ”confirmation”. Herved åbnes der op for, at transportøren alternativt kan anvende underskrift eller kan gøre brug af en (elektronisk) bekræftelse på transportens fuldførelse. Ved transport fra terminaler vil det ofte ikke være muligt at få en underskrift, hvorfor en bekræftelse som eksempelvis en udleverings-seddel bør være tilstrækkelig.



Under punkt (j) ii synes det irrelevant med ordene ”when available”, hvorfor disse foreslås fjernet.

Generelt synes forslagene i punkt h, i og j at være meget omfattende, og ITD foreslår derfor, at de nævnte oplysninger udelades. Det skal ses i lyset af de øvrige punkter, der allerede kræves angivet, herunder især punkt b, d og f. Punkt b, d og f kunne eventuelt kombineres med angivelse af afstanden i fugleflugtslinje for de pågældende vejben samt krav om dokumentation for banetransporten/ søtransporten i form af en bestilling, bekræftelse eller lignende.

Artikel 3, stykke 3

Kommissionen indfører her en sætning, som er meget lig en formulering i forordningen for cabotage (= ”No additional document shall be required in order to prove that the carrier is carrying out a combined transport operation”). Det kan betyde, at der ikke længere kan stilles krav til registrering i RUT-registret, hvad angår kombineret transport. ITD er imod, at kravet om registrering i RUT udelukkes.

Artikel 3, stykke 4

ITD støtter Kommissionens forslag om, at myndighederne skal anerkende dokumentation for transporten i elektronisk form. Herunder at manglende informationer ved en vejsidekontrol kan eftersendes elektronisk under selve kontrollen.

Artikel 3, stykke 5

Kommissionen foreslår, at eksisterende transportdokumenter, som for eksempel CMR- fragtbrev herunder e-CMR kan anvendes til dokumentation.

ITD er meget positiv over for denne del af forslaget. Især bakker ITD op om, at data kan præsenteres i elektronisk form, herunder e-CMR.

ITD gør opmærksom på, at et CMR-fragtbrev eller andre transportretlige dokumenter ikke indeholder de oplysninger, der kræves efter punkt a-j, jævnføre oven for.

Krav til dokumentationen bør understøtte brugen af elektroniske dokumenter, herunder e-CMR. Desværre gør kravene til dokumentation jævnføre punkt a-j det vanskeligt, at anvende et CMR-fragtbrev, herunder et elektronisk fragtbrev.

Yderligere bør det klart fremgå, at al dokumentation ikke nødvendigvis skal fremgå af ét transportdokument, således at et e-CMR hver for sig kan anvendes for det indledende og det afsluttende vejben, og at e-CMR kan kombineres med udleveringssedler og så videre på bane- og skibstransporten.

ITD ønsker en ensretning af krav til digital dokumentation på tværs af transportformer, herunder fokus på at indhente relevante data digitalt i stedet for en dokumenttilgang.



Artikel 3, stykke 6

Kommissionen foreslår, at transportøren i særlige tilfælde kan fravige de informationer, der er angivet i dokumentationen.

ITD forstår bestemmelsen som en force majeure-situation. Principielt bakker ITD op om denne del, men ITD ønsker dog klarhed over, hvad der præcist menes med "if duly justified" og "exceptional circumstances".

Den nuværende tekst risikerer at åbne op for en bred fortolkning af, hvornår en transportør har legal mulighed for at afvige fra den oprindeligt planlagte transport.

Artikel 5, stykke 1

Ingen bemærkninger.

Artikel 5, stykke 2

Ingen bemærkninger.

Artikel 5, stykke 3

Ingen bemærkninger.

Artikel 6, nyt stykke 4 (stykke 1-3 ændres ikke:

Kommissionen foreslår, at der investeres i infrastruktur.

ITD noterer sig, at Kommissionen foreslår, at der fra et givet sted i EU maksimalt må være 150 km til en given terminal. ITD er imod, da investeringer i infrastruktur bør ske, hvor det giver mening, og hvor man med rimelig grund kan antage, at disse vil blive benyttet i et vist omfang. Historisk set er der mange tilfælde, hvor der er investeret i anlæg, som ikke eller kun i ringe omfang bliver brugt. Medlemsstaterne bør her ikke presses til at investere i anlæg, hvor det praktisk økonomisk ikke kan svare sig.

Artikel 6, nye stykker 5, 6, 7 og 8

Ingen bemærkninger.

Artikel 7

ITD har ingen bemærkninger til, at artiklen slettes, da ITD er enig i, at det ikke er nødvendigt med en skelnen i dokumentation for godskørsel for fremmed regning og firmakørsel.

Artikel 8

Ingen ændringer.

Artikel 9

Ingen bemærkninger.

Ny artikel 9a

ITD er positiv over for den foreslåede ændring, som sikrer bedre samarbejde og bedre udveksling af data mellem medlemsstaterne. For ITD er det afgørende, at



det altid skal være begrundede henvendelser, og at medlemsstaterne så vidt muligt forpligtes til at sikre en effektiv myndighedsudøvelse. Ligeledes bør udveksling af "best practices" fremmes mest muligt.

Ny artikel 10a

ITD har ingen bemærkninger til forslaget om "delegated acts".

ITD står til disposition for uddybende bemærkninger.

LO har sendt følgende bemærkninger:

LO tilslutter sig det af 3F afgivne høringssvar

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget forhandles i rådsarbejdsgruppen for intermodale transportspørgsmål.

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ni medlemslande (AT, BE, DK, DE, EL, FR, IT, LU, SE), et observatørland (NL) og to EFTA-lande (CH og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder særligt Kommissionens Vejpakke.

I forbindelse med rådsmødet den 5. december 2017 fremlagde Vejtransportalliancen en fælles erklæring, hvori det bl.a. fremgår, at landene mener, at forslaget er tæt knyttet til Vejpakkens øvrige forslag om markedsadgang og sociale vilkår og kontrol.

Generelt tegner der sig et billede af, at der er uenighed blandt medlemsstaterne om omfanget af udvidelsen af reglerne om kombineret transport. Alle medlemsstater støtter formålet om at styrke skiftet fra gods på vej til andre transportformer, hvilket vil mindske de negative eksternaliteter af vejtransporten. Dog er der uenighed blandt medlemsstaterne om, hvilke tiltag der skal til for at opnå forslagets formål.

Den. 1. januar 2018 tiltrådte det bulgarske formandskab, som på baggrund af forhandlingerne i rådsarbejdsgruppen har stillet flere kompromisforslag.

Cabotageundtagelsen

I dag er kombineret transport undtaget fra reglerne om cabotagekørsel. Hverken Kommissionen eller formandskabet foreslår at ændre dette. Cabotageundtagelsen gælder således fortsat ved international kombineret transport, men vil ikke gælde for national kombineret transport.

Efter pres fra en række medlemsstater, herunder et forslag fra Danmark om at slette cabotageundtagelsen, blev cabotageundtagelsen drøftet særskilt på et rådsarbejdsgruppemøde.



En række medlemsstater støtter Danmarks forslag og er enige i, at cabotageundtagelsen ikke er et hensigtsmæssigt tiltag til at styrke modalskiftet, idet prisen herfor i realiteten er social dumping, hvor udenlandske virksomheder permanent og systematisk kan udføre vejstrækningen af en kombineret transport nationalt i en medlemsstat. Tiltaget udgør således ikke et ensartet incitament på tværs af Unionen, idet det alene vil være virkningsfuldt dér, hvor ikke-hjemmehørende virksomheder kan drage nytte af et lavere lønniveau.

Omvendt er der en række medlemsstater og Kommissionen, som ikke kan støtte sletningen af cabotageundtagelsen, idet denne udgør et afgørende incitament for modalskiftet i direktivet, og da en sletning vil medføre **øget vejtransport og dermed øgede trængselsproblemer på vejene. Der tegner sig et billede af, at Danmarks forslag om at slette cabotageundtagelsen ikke kan opnå flertal.**

Udstationering

En række medlemsstater finder, at det skal tydeliggøres i direktivet, hvordan udstationeringsreglerne gælder for kombineret transport.

National kombineret transport

Formandskabet foreslår i overensstemmelse med Kommissionens forslag at udvide direktivets anvendelsesområde, således at nationale kombinerede transporter omfattes.

Danmark har sammen med forslaget om at slette cabotageundtagelsen foreslået at slette udvidelsen til nationale kombinerede transporter ud fra den begrundelse, at en udvidelse af direktivets anvendelsesområde ikke kan støttes, når cabotageundtagelsen gælder. Forslaget blev alene støttet af et mindretal, som tilføjede, at forslaget om at udvide anvendelsesområdet til nationale kombinerede transporter vil medføre en permanent liberalisering af markedet samtidig med, at der generelt i forslaget foreslås en udvidelse på andre områder.

Vejstrækningen

Formandskabet foreslår at slette Kommissionens forslag om en 20% regel for vejstrækningen. Der er bred opbakning til forslaget blandt medlemsstaterne.

Der er dog fortsat uenighed om 150 km grænsen for vejstrækningen. Nogle medlemsstater mener, at denne skal udvides, mens andre medlemsstater, heriblandt Danmark, har foreslået en kortere grænse henset til landenes geografi.

Ikke-vejstrækningen



Formandskabet foreslår i overensstemmelse med Kommissionens forslag at fjerne den gældende minimumsstrækning på 100 km i lige linje for anvendelsen af jernbane, indre vandveje eller søvejen.

Formandskabet foreslår i stedet, at direktivet ikke gælder kombinerede transport, når enten 1) ikke-vejstrækningen ikke har et tilsvarende vejtransportalternativ, eller 2) når vejtransportalternativet ikke er økonomisk bæredygtigt.

Få medlemsstater, herunder Danmark, vil fastholde minimumsstrækningen på 100 km på ikke-vejstrækningen. Omvendt er der umiddelbart et flertal af medlemslande, der støtter formandskabets og Kommissionens forslag.

Dokumentationskrav

Formandskabet foreslår at præcisere og forkorte listen af dokumentationskrav for kombineret transport.

Der er generel opbakning blandt medlemsstaterne til forslaget, således at det kun er de nødvendige oplysninger, der skal fremgå af transportdokumentet, så det ikke bliver besværligt for virksomhederne at skulle dokumentere kombineret transport.

Der er desuden stor enighed blandt medlemsstaterne om, at der skal være mulighed for elektroniske transportdokumenter. Der er dog ikke et ønske om en harmoniseret standard for den elektroniske dokumentation.

Rapportering

Formandskabet foreslår at begrænse Kommissionens forslag om listen af data, som medlemsstaterne skal rapportere til Kommissionen. De nærmere informationer er fortsat under forhandling, idet det i praksis skal være muligt for medlemsstaterne at levere de pågældende data. Der er foreløbigt opbakning blandt medlemsstaterne til forslagens retning.

Formandskabet foreslår endvidere at ændre Kommissionens delegerede retsakt til en gennemførelsesretsakt i relation til de data, som medlemsstaterne skal meddele Kommissionen i medfør af rapporteringspligten. Der er umiddelbart opbakning til forslaget blandt medlemsstaterne.

Fremmende foranstaltninger

Formandskabet foreslår at ændre Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne skal foretage de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i infrastrukturen og faciliteterne for kombineret transport, således at dette bliver valgfrit i stedet for en forpligtelse. Der er stor tilslutning til formandskabets forslag blandt medlemsstaterne.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne om kombineret transport med det overordnede mål at styrke skiftet fra gods på vej til andre transportformer, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej.

Regeringen **har** arbejdet for tiltag, som bidrager til at sikre **fornuftige og klare** regler for kombineret transport, der er enkle at efterleve og håndhæve, og sikrer fair konkurrence mellem medlemslandene, hvor regler og rettigheder respekteres og kan håndhæves.

Regeringen støtter, at der indføres klare dokumentationskrav for kombineret transport, herunder muligheden for elektroniske transportdokumenter, hvilket vil lette den administrative byrde for virksomhederne og samtidig sikre en mere effektiv håndhævelse.

Regeringen støtter desuden, at forslaget behandles som en del af den samlede vejpakke og støtter, at revisionen fører til en større sammenhæng mellem reglerne for kombineret transport, reglerne for cabotagekørsel og reglerne for udstationering af førere i vejtransportsektoren, og at det fortsat vil være muligt at kræve anmeldelse af kombineret transport i lighed med den nuværende anmeldelsespligt i RUT-registret.

Regeringen **har endvidere i forhandlingerne arbejdet for**, at vejdelen af en kombineret transport, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende transportoperatør i en medlemsstat, **skal** betragtes som cabotagekørsel, **uanset om den kombinerede transport er national eller international.**

Så længe cabotageundtagelsen gælder ved international kombineret transport, vil regeringen arbejde for, at der ikke åbnes yderligere op for mulighederne for at udføre kombineret transport.

Ændringsforslaget skal ses i sammenhæng med en række andre forslag i Vejpakken: forslagene om forordningerne om adgang til erhvervet og adgang til markedet (cabotage); om ændring af direktivet om kombineret transport; om forordningerne om køre- og hviletid og takograf og forslaget om fastlæggelsen af sektorspecifikke regler om udstationering og kontrol.

Regeringen vil vurdere de samlede kompromisforslag med udgangspunkt i, at en yderligere åbning af markedet skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår, og at det med disse forslag i Vejpakken vil blive lettere at håndhæve de fælles regler.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketinget Europaudvalg.



Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 22. december 2017.

Side 127/155



Dagsordenspunkt 8: Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

KOM(2017) 548

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

1. Resumé

Kommissionen har den 27. september 2017 fremsat forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Formålet med forslaget er at sikre ensartede og harmoniserede niveauer for beskyttelsen af passagerer i EU samt skabe lige konkurrencevilkår for jernbanesektoren.

Med forslaget foretages en generel gennemskrivning af forordningen for at tydeliggøre reglerne samt opdatere disse i forhold til ny lovgivning m.m. Langt de fleste elementer fra det nuværende regelsæt videreføres, men der foreslås også en række ændringer, herunder at jernbanevirksomheder ikke længere skal kunne ifalde erstatningsansvar ved force majeure, og at medlemsstaternes mulighed for at fritage visse jernbanetjenester fra kravene i forordningen begrænses. Endvidere udvides rettighederne for personer med handicap m.fl. ligesom de generelle krav til jernbaneaktørernes oplysning om passagerrettigheder skærpes. Endelig udvides passagerernes rettigheder ved forsinkelse og erstatning, og der fastsættes en række detaljerede krav til håndhævelsesorganernes tilsyn, håndhævelse, klagesagsbehandling m.m.

Forslaget vurderes at have meget begrænsede lovgivningsmæssige konsekvenser. Det vurderes samtidig, at forslaget vil have bebyrdende statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som vil blive analyseret nærmere.

Regeringen støtter det overordnede formål med Kommissionens forslag og er positiv overfor, at Kommissionen vil omarbejde forordningen, da det også er regeringens opfattelse, at de gældende regler på flere områder er uklare.

Regeringen er ikke færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, men regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og at forslaget på en række punkter markant trækker i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Regeringen vil der-



for arbejde for en balanceret tilgang til regulering af passagerrettighederne på jernbaneområdet, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne. Regeringen vil endvidere arbejde for at begrænse EU's mulighed for at fastsætte regler om rejser, som ikke er grænseoverskridende, samt at de nationale økonomiske konsekvenser ved forslaget mindskes, og at der ikke fastsættes regler, som vil have en begrænset anvendelighed i forhold til de administrative og økonomiske byrder, som reguleringen medfører.

Der har været afholdt 2 arbejdsgruppemøder under det bulgarske formandskab, og en første artikelgennemgang af forslaget er blevet afsluttet. På TTE-rådsmødet den 7. juni 2018 har det bulgarske formandskab sat forslaget på til fremskridtsrapport.

2. Baggrund

Den nuværende forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser trådte i kraft i 2007 og fastsætter en række rettigheder og forpligtelser for jernbanepassagerer i EU. Rettighederne finder primært anvendelse i tilfælde, hvor en rejse afbrydes eller ved behov for assistance til handicappede m.fl. samt ved erstatning for personskade etc.

I 2013 udarbejdede Kommissionen en rapport om anvendelsen af forordningen, hvor det konkluderes, at forordningen på flere områder opfattes som uklar, og at dette fører til en uensartet anvendelse og håndhævelse i medlemsstaterne. Endvidere blev der identificeret følgende konkrete problemområder:

- i. der er for lavt et kendskab blandt passagererne til, og oplysning om, deres passagerrettigheder;
- ii. medlemsstaterne anvender i meget vid omfang en række fritagelser fra forordningen;
- iii. rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet er utidssvarende;
- iv. klagesagsbehandlingen er utilstrækkelig og håndhævelsesorganernes roller og opgaver upræcise;
- v. bestemmelserne om ”gennemgående billetter” er uklare;
- vi. jernbanevirksomheder er dårligere stillet end andre transportvirksomheder, da de ikke er fritaget fra at yde erstatning ved force majeure.

En konsekvensanalyse, som Kommissionen udarbejdede i 2016/2017, bekræftede tilstedeværelsen af de nævnte problemområder.

Ifølge Kommissionen medfører den uensartede anvendelse og håndhævelse af forordningen, at passagerernes rettigheder svækkes, samt at konkurrencen blandt jernbanevirksomhederne forringes.



Kommissionen har derfor ved KOM (2017) 548 af 27. september 2017 fremsendt forslag til omarbejdning af forordningen. Forslaget er modtaget i Rådet den 27. september 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og skal vedtages af Rådet og Europa-Parlamentet efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med Kommissionens forslag er at sikre ensartede og harmoniserede niveauer for beskyttelsen af passagerer i den kollektive trafik i EU samt skabe lige konkurrencevilkår for jernbanesektoren. For at nå dette mål er det ifølge Kommissionen nødvendigt delvis at tilpasse passagerrettighederne i jernbanesektoren til dem, som gælder for andre transportformer, samt at tydeliggøre reglerne for derved at understøtte en ensartet anvendelse og håndhævelse inden for hele EU.

Kommissionen fremhæver, at styrkede passagerrettigheder vil give bedre beskyttelse til passagerer i det liberaliserede marked, som påtænkes med fjerde jernbanepakke.

Med Kommissionens forslag til omarbejdelse af den gældende forordning er der foretaget en generel gennemskrivning, hvor flere bestemmelser tydeliggøres, uden at retstilstanden dog ændres. Der foretages også en række konsekvensrettelser som følge af, at ny lovgivning er trådt i kraft. Der er også flere steder indsat henvisning til det kommende tilgængelighedsdirektiv, således at tilgængelighedskravene i dette direktiv finder anvendelse på de informationer og oplysninger i forslaget, som rettes mod personer med handicap m.fl.

Med forslaget foretages også en række indholdsmæssige ændringer, som ændrer retstilstanden. Der gives et overblik over de væsentligste af disse nedenfor.

Fritagelser

Fritagelse af visse tjenester fra forordningens anvendelsesområde er ifølge Kommissionen et særtræk for jernbaneområdet. Kommissionen anfører dog, at fritagelserne er en alvorlig hindring for anvendelsen af forordningen, hvorfor disse ønskes begrænset.

Kommissionen foreslår derfor, at forordningens anvendelsesområde udvides, således at en række bestemmelser i forordningen *altid* finder anvendelse, uanset at medlemsstaterne har fritaget en eller flere jernbanetransporttjenester fra forordningens anvendelsesområde.

Efter den gældende forordning kan fx bybaner og regionalbaner fritages fra kravene i forordningen i sin helhed, men med forslaget vil en række bestem-



møder i forordningen om fx erstatningsansvar og handicaprettigheder fremadrettet ikke kunne fraviges.

Det skal bemærkes, at fritagelserne i forordningen ikke pt. anvendes i Danmark.

Forsinkelse m.m.

Kommissionen anfører, at det i nogle medlemslande kan være vanskeligt for jernbanevirksomheder at få erstatning fra en tredjepart, som bærer ansvaret for en forsinkelse, hvorfor Kommissionen foreslår, at forordningen eller national lovgivning ikke må fortolkes som om, at jernbanevirksomhedernes mulighed for regreskrav begrænses. Forordningen må heller ikke fortolkes som om, at passagerernes ret til at søge erstatning i overensstemmelse med anden relevant lovgivning begrænses.

For at ligestille jernbaneområdet med andre transportformer foreslås det også, at der indsættes en force majeure fritagelse, således at jernbanevirksomhederne fremadrettet ikke kan pålægges at betale erstatning i tilfælde af hændelser, som jernbanevirksomheden kan bevise var force majeure.

Kommissionens foreslår endvidere en række øvrige ændringer for at tydeliggøre og styrke passagerernes rettigheder ved forsinkelse og bringe disse på linje med andre transportformer. Når jernbanevirksomhederne m.fl. fx efter de nuværende regler ved forsinkelse på 60 minutter skal tilbyde omlægning af rejsen, så foreslås det, at omlægningen ikke må medføre forøgede omkostninger for passageren, ligesom passagerens rejseklasse/middel som udgangspunkt ikke må nedklassificeres, og passageren heller ikke må pålægges at betale ekstra i tilfælde af opklassificering. Den nye rejse skal også være sammenlignelig med den oprindelige rejse i forhold til skift, rejsetid og i særdeleshed i forhold til tilgængelighed for personer med handicap.

Efter den gældende forordning skal jernbanevirksomheder ved forsinkelse på over 60 minutter tilbyde måltider eller forfriskninger til berørte passagerer, men det foreslås, at jernbanevirksomhederne fremadrettet skal kunne tage hensyn til, hvor lang leveringstid og hvilke omkostninger det vil have at fremskaffe måltiderne m.m.

Det foreslås også, at ved gentagne forsinkelser på under 60 min. i et periode- eller abonnementskorts gyldighedsperiode, skal forsinkelserne kunne akkumuleres, og jernbanevirksomheden skal yde passageren erstatning i overensstemmelse med forsinkelsen.

Af forslaget fremgår endvidere, at stationsledere på stationer med over 10.000 daglige passagerer skal sørge for at koordinere deres drift med relevante jernbanevirksomheder m.fl. i en beredskabsplan, for at minimere eller undgå



driftsforstyrrelser. Beredskabsplanen skal også sikre, at der gives evt. strandede passagerer bistand og information.

Endelig foreslås det, at stationsledere m.fl. skal have pligt til at stille realtidsdata vedrørende tog til rådighed for relevante jernbanevirksomheder m.fl. for at undgå forsinkelser etc.

Befordringskontrakt m.m.

For at bringe rettighederne på jernbaneområdet på linje med andre transportformer foreslår Kommissionen et generelt forbud mod forskelsbehandling i befordringskontrakter på grundlag af en kundes nationalitet eller bopæl eller på grundlag af en jernbanevirksomhed eller billetudsteders etableringssted i Unionen. Forbuddet skal dog ikke gælde i forhold til sociale rabatter.

Kommissionen anfører endvidere, at jernbanevirksomhederne med den gældende forordning kan omgå reglerne i forordningen ved at sælge særskilte billetter til en samlet rejse i stedet for ”gennemgående billetter” (flere rejser i én billet). Kommissionen foreslår derfor, at når en passager modtager særskilte billetter til en samlet rejse, så skal rettighederne vedr. oplysning, assistance, bistand og erstatning som udgangspunkt være ens med dem, som gælder for en ”gennemgående billet”.

Personer med handicap m.fl.

En væsentlig del af Kommissionens forslag vedrører udvidelse og opdatering af rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, da disse anses for at være utidssvarende og utilstrækkelige. Kommissionen ønsker endvidere at opfylde FN's konvention om rettigheder for personer med handicap.

Det foreslås derfor, at de eksisterende adgangsregler for personer med handicap også skal gælde i forhold til personlige hjælpere, og at adgangsreglerne skal åbne op for, at en person med handicap m.fl. skal kunne ledsages af en hjælpehund. Personer med handicap m.fl. skal endvidere kunne rekvirere oplysninger om stationer og tilknyttede faciliteters tilgængelighed og ikke som i dag kun jernbanetjenestens tilgængelighed.

Det foreslås også, at når der kører tog, skal der altid være assistance til rådighed for personer med handicap m.fl. på stationer og i tog. Jernbanevirksomhederne m.fl. skal dog ligesom efter de gældende regler have besked senest 48 timer, før behovet opstår.

Det foreslås også, at personer med handicap m.fl. skal kunne købe billet i toget uden ekstra omkostninger, når billetten ikke kan købes på afgangstationen.



Jernbanevirksomheder m.fl. skal med forslaget også have pligt til at videregive besked til andre jernbanevirksomheder m.fl. om, at en person med handicap skal have assistance, når denne person har en billet som består af flere rejser.

Det foreslås desuden, at jernbanevirksomheder m.fl. skal være ansvarlige for og erstatte tabet eller beskadigelsen af bevægelseshjælpemidler og bevægelsesordninger m.m. Erstatningen skal svare til udgiften til genanskaffelse eller reparation, og jernbanevirksomheden m.fl. skal bestræbe sig på at stille et midlertidigt hjælpemiddel til rådighed for den berørte person.

Endelig foreslås det, at der indsættes regler om uddannelse af personale i forhold til at imødekomme behovene hos personer med handicap m.fl. Efter disse regler skal jernbanevirksomheder m.fl. bl.a. sørge for relevant uddannelse af deres personale, specielt når disse yder assistance til personer med handicap, at personalet får regelmæssige genopfriskningskurser, samt at tilskynde ansatte m.m. som har et handicap til at medvirke i uddannelsen.

Oplysning om passagerrettigheder

Kommissionen anfører, at passagererne ikke modtager tilstrækkelig oplysning om deres rettigheder, hvorfor Kommissionen foreslår, at information om passagerernes rettigheder og forpligtelser også skal fremgå af elektroniske billetter, og at det altid skal fremgå af alle billetter, hvor passageren kan finde nærmere information ved aflysning, forsinkelse etc.

Det foreslås også, at jernbanevirksomheder m.fl. skal have pligt til at oplyse passagererne om deres rettigheder, både på togstationer og i tog.

Håndhævelse, klage m.m.

Kommissionen anfører, at passagerernes klagemuligheder ofte er mangelfulde og administreres forskelligt i medlemsstaterne, hvorfor det foreslås, at jernbanevirksomheder, billetudstedere, stationsledere og infrastrukturforvaltere på stationer med mere end 10.000 daglige passagerer inden for deres ansvarsområder skal indføre klageordninger vedrørende forslagets rettigheder og forpligtelser. Samtidig foreslås indsat en række nærmere frister m.m. for klagesagsbehandlingen.

Der foreslås også indsat en række nærmere regler om de nationale håndhævelsesorganers klagesagsbehandling, herunder bl.a. klagemuligheder, frister samt værneting.

For at modvirke en uensartet håndhævelse af forordningen foreslås endvidere indsat en række nærmere regler om de nationale håndhævelsesorganers opgaver, håndhævelsesforanstaltninger samt pligt til at offentliggøre statistik om aktiviteter m.m.



Delegation til Kommissionen

Kommissionen foreslår, at Kommissionen får beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for at inflationstilpasse det beløb, som jernbanevirksomhederne efter de gældende regler skal udbetale ved død eller tilskadekomst. Kommissionen ønsker endvidere beføjelse til at kunne ændre:

- i. bilag I om uddrag af CIV-reglerne;
- ii. bilag II om mindstemål af oplysninger som skal gives af jernbanevirksomhederne og billetudstederne;
- iii. bilag III om minimale standarder for servicekvalitet.

Beføjelsen til at ændre i bilagene ønskes for at kunne tage hensyn til ændringer i CIV-reglerne, og den teknologiske udvikling.

Det foreslås endvidere, at der indføres bestemmelser om den nærmere fremgangsmåde ved vedtagelse af delegerede retsakter, herunder mulighed for tidsbegrænsning, forlængelse, indsigelse og tilbagekaldelse af beføjelsen samt de nærmere frister.

Andre ændringer

Kommissionen konstaterer, at cykling er populært og har en stigende indflydelse på mobilitet og turisme, hvorfor det foreslås, at jernbanevirksomheder kun skal kunne afvise eller begrænse medtagning af cykler af sikkerheds- eller driftshensyn.

Kommissionen foreslår også, at der foretages ændringer i de bilag, som udmønter bestemmelserne i forordningen. Konkret foreslås en mindre ændring af bilag II (mindstemål af oplysninger som skal gives af jernbanevirksomhederne og billetudstederne) samt en helt ny affattelse af bilag III (minimale standarder for servicekvalitet), og at der fastsættes et helt nyt bilag IV (procedure for klagebehandling for nationale håndhævelsesorganer).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

I Europa-Parlamentet er det Udvalget for Transport og Turisme (TRAN), som behandler forslaget.

Boguslaw Liberadzki (Socialists & Democrats) er rapporteur. Den 25. april 2018 drøftede TRAN hans betænkning om forslaget, og det forventes, at der i TRAN stemmes om Liberadzkis endelige rapport den 21. juni 2018.

5. Nærhedsprincippet

Med Kommissionens forslag omarbejdes den eksisterende forordning, og der foreslås ikke nævneværdige ændringer i den gældende forordnings anvendelsesområde, hvorfor regeringen vurderer, at nærhedsprincippet i en snæver juridisk forstand er overholdt.



6. Gældende dansk ret

Forslaget berører gældende lovgivning om Jernbanenævnet:

- i. Lov nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven)
- ii. BEK nr. 1136 af 22. september 2015 (bekendtgørelse om jernbanenævnet)

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes på nuværende tidspunkt ikke at medføre ændringer af lovgivning, udover måske mindre tilpasninger på bekendtgørelsesniveau. Regeringen vil dog analysere behovet for ændringer yderligere.

Statsfinansielle konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede statsfinansielle konsekvenser i løbet af foråret 2018.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede samfundsøkonomiske konsekvenser i løbet af foråret 2018.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser i løbet af foråret 2018.

8. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig med frist for bemærkninger den 11. oktober 2017. Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, Danske Handicaporganisationer, Danmarks Rejsebureau Forening, Arriva, Trafikselskaberne i Danmark og DSB. De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.



Erhvervsflyvningens sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

Jernbane er ikke ES ressortområde, som er flyvning.

Alligevel ønsker ES at gøre opmærksom på Force Majeure emnet. Det behandles i forslaget, men der synes at mangle en definition af, hvad der opfattes som Force Majeure og dermed, hvordan det påvirker evt. erstatning.

Forbrugerrådet Tænk – Passagerpuls

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget udkast til forslag om jernbane-passagerers rettigheder og forpligtelser.

Grundlæggende er det positivt at Kommissionen ønsker at sidestille jernbangepassagers rettigheder med passagerer, som benytter luft-, sø- og bustransport. Der bør være gen-kendelige og ensartede rejseregler og rettigheder i hele EU, uanset hvilken transport-form vi bruger. Vi bakker desuden op om forordningens mål om at styrke handicappedes rettigheder, når de rejser med tog.

En del af forordningens tiltag er imidlertid allerede virkelighed i Danmark, hvorfor mange af de foreslåede ændringer desværre ikke betyder store forbedringer for togpassagerer i Danmark.

Vi mener:

Ang. gennemgående billetter:

Forordningens Artikel 10, stk. 1 bør pålægge jernbanevirksomhederne mere præcise krav om udstedelse af gennemgående billetter, særligt fordi EU selv tilstræber et frit og liberaliseret togmarked. Flere aktører på nationalt niveau kan både bidrage til øget konkurrence og afledte fordele heraf, men også manglende sammenhæng for passagererne. Gennemgående billetter sikrer bedre sammenhæng i rejsen for togpassagererne, hvilket er en afgørende faktor for passagertilfredsheden.

Skrappere krav kunne f.eks. være at indføre krav om gennemgående billetter ved kortere rejser, hvor to eller flere selskaber opererer, eller stille krav om at togselskaber som efterfølger et andet ved udbud ikke må forringe billetudbudet, og som minimum skal videreføre tidligere gennemgående billettyper.

Ang. kompensation ved forsinkelser/aflysninger



Jernbaneselskaberne bør pålægges skrapere krav om kompensationer i tilfælde af forsinkelser og/eller aflysninger. Vi mener at man som passager rimeligvis må kunne forvente bedre rettidighed over årene, bl.a. som følge af forbedret teknologi, elektrificering mm, således at kravene om kompensation bør strammes. Herunder skal det især sikres, at kompensation faktisk bliver udbetalt i de tilfælde, hvor passagererne har krav på den. I det omfang teknologien muliggør det, bør der ske en automatiseret udbetaling af kompensationen.

Danske Handicaporganisationer

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

Det er vigtigt, at mennesker med handicap spontant og selvstændigt kan rejse med kollektiv transport, heriblandt jernbanen. Det er afgørende for den personlige frihed og dermed muligheden for en aktiv deltagelse i samfundet.

DH mener, der er mange positive ændringer i udkastet, der er til fordel for mennesker med handicap. Det er f.eks. meget positivt, at der nu er en reference til FN's Handicapkonvention i forordningen.

Det er også positivt, at medlemsstaterne ikke længere kan fritage tilrådgivningsstillelse af assistance og erstatning for beskadigede hjælpemidler.

Derudover er det et fremskridt, at der stilles krav om tilgængelighed, heriblandt, at der er reference til det kommende tilgængelighedsdirektiv.

Vi ser det også som positivt, at det nu skal være muligt at købe billetter i toget uden ekstra omkostninger, hvis der hverken er et billetkontor eller en tilgængelig billetautomat på stationen. Ligeledes er det godt, at der skal tages hensyn til behovene hos mennesker med handicap ved videreførelse eller omlægning af rejsen ved forsinkelser.

Det er desuden godt, at der nu er krav til at uddanne personalet, og at der skal være assistance til rådighed på alle tidspunkter, når der kører tog.

Desuden er der forslag om, at der foruden den nuværende lovgivning på området også skal være en forpligtelse til, at stationsledere på større stationer skal udarbejde en beredskabsplan, her er der også fokus på mennesker med handicap og tilgængelighed.

Der skal være bedre information til passagerne om deres rettigheder. Og håndhævelsesorganets opgaver er bedre specificeret, ligesom der er forslag om at etablere en tilgængelig klagemulighed.

DH mener, at forslaget kan udbygges yderligere for at sikre personer med handicap bedre muligheder for at rejse med jernbane.



DH mener, at der skal stilles konkrete krav til uddannelsen af personale i stil med ECAC Doc 30 i luftfarten. Her tænker vi også på personale, der er i indirekte kontakt med passagerer (som f.eks. rengøringspersonale, der ofte blokerer handikaptoiletter). Desuden mener vi, at det vil være en fordel at inddrage handicaporganisationerne i tilrettelæggelsen af uddannelsen. Det har vi gode erfaringer med fra andre transportsektorer.

Desuden mener vi, at man kan være endnu mere specifik i forhold til det nationale håndhævelsesorgan, bl.a. ved at stille krav om regelmæssig kontrol af assistancen.

Som nævnt ovenfor er det positivt, at der stilles krav om tilgængelighed, bl.a. med referencer til det kommende tilgængelighedsdirektiv. DH mener, at man som udgangspunkt skal gøre al digital information tilgængelig og henvise til det kommende tilgængelighedsdirektiv generelt (der er f.eks. ikke reference til dette i artikel 33 om tilgængelig klagebehandlingsprocedure), når det gælder digital information. Derudover mener vi, at tilgængelige versioner af anden information skal stilles til rådighed generelt, ikke kun ved forespørgsel. Desuden skal det være tydeligt, at der findes tilgængelige versioner.

Danmarks Rejsebureau Forening

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) er en brancheorganisation for danske rejsebureauer, og har eksisteret siden 1938. DRF repræsenterer i dag over 100 forskellige rejsebureauer, hvis omsætning skønnes at udgøre 70 % af den samlede omsætning på 26 mia. kr. inden for rejsebureaubranchen.

Foreningens medlemmer består både af fritidsrejsebureauer, der tilbyder rejser med rutefly og enkelte med charterfly samt erhvervsrejsebureauer.

Generelle bemærkninger

DRF vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med revisionen af forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (2017/0237).

Overordnet er Danmarks Rejsebureau Forening positivt stillet overfor for det fremsatte forordningsforslag. Det ville dog være hensigtsmæssigt såfremt der i forordningens kapitel IV, artikel 18 blev indsat en begrænsning for det antal af overnatninger, som en jernbanevirksomhed måtte afholde i tilfælde af forsinkelser, på linje med bestemmelserne i buspassagerers rettigheder (Forordning 181/2011, artikel 21), Sø-passagerers rettigheder (Forordning 1177/2010, artikel 17) samt det af Kommissionen fremsatte revisionsforslag til luftpassagerers rettigheder (COM(2013)0130, artikel 9).



Foruden at bringe forordningen på linje med andre gældende passagerrettigheder, vil en sådan begrænsning ligeledes harmonere med ansvarsbegrænsningerne for arrangører af pakkerejser i det allerede vedtagne pakkerejsedirektiv (2015/2302).

Herudover finder Danmarks Rejsebureau det ikke hensigtsmæssigt, at billetudstedere i artikel 9, nr. 2 samt artikel 18, nr. 1 pålægges informationsforpligtelser, som jernbanevirksomheden allerede er underlagt. Foruden at der vil være tale om dobbeltarbejde, må det alt andet lige være jernbanevirksomheden der er nærmest til at give passageren de relevante informationer.

Trafikselskaberne i Danmark

På vegne af Trafikselskaberne i Danmark og under hensyntagen til den korte svarfrist, sender vi hermed vores bemærkninger til det foreliggende udspil fra Kommissionen.

Vores primære opmærksomhedspunkter er følgende:

Udvidelse af definitionen af handicappede m.v.

Man udvider i artikel 3 (16) definitionen af handicappede m.v. betragteligt til også at omfatte passagerer med mentale handicap og nedsat mobilitet på grund af alder! Nu lyder definitionen sådan;

”Person med handicap og person med nedsat mobilitet; en person med en varig eller midlertidig fysisk, mental, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, eller hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder.”

Definitionen har betydning for de alle de rettigheder, som disse passagerer tillægges i Forordningen og udvidelsen af definitionen er derfor meget byrdefuld for selskaberne og forekommer svær at administrere i praksis.

Kanaler for billetsalg

Artikel 10 indeholder først en opblødning i kravet til hvilke billetsalgskanaler der skal stilles til rådighed, idet hovedreglen bliver, at der skal sælges billetter 1) på stationen 2) i toget eller 3) telefon/internet/anden tilgængelig informationsteknologi. Efter forslaget kan medlemsstaterne dog nationalt fastsætte, at selskaber der kører på offentlige kontrakter, skal have flere end én af disse salgskanaler. Efter vores opfattelse, skal det gøres gældende, at der i hvert fald ikke nationalt er behov for at fastsætte strammere krav til selskaberne, bl.a. henset til at de teknologiske muligheder for at tilbyde billetter via digitale kanaler er gode, og at vi betragter disse som værende tilgængelige for alle.



Samtidig indføres som noget nyt krav om, at handicappede (jf. definitionen ovenfor) altid skal have mulighed for at købe billet i toget, hvis der ikke er billetkontor eller automat på stationen. Dette krav vil i praksis betyde, at vi vil være nødt til at have billet salg ombord på mange af lokalbanernes tog, da der ikke er ret mange automater tilbage på stationerne. Da vi ikke opretholder salgskanaler specifikt for handicappede og i øvrigt ikke ved hvornår de er med toget, vil det sige at der skal være enten billetautomat eller personale i alle tog. Dette vil være økonomisk meget byrdefuldt og står ikke mål med kundernes reelle behov. De fleste kunder erhverver billet på anden vis, også selvom de har nedsat funktionsevne.

Vi vil foreslå at det vil være hensigtsmæssigt at sikre, at f.eks. check-ind standere til validering af elektroniske rejsekort sidestilles med en billetautomat. Således vil en check-ind stander kunne opfylde kravet om en billetautomat på stationen.

Herudover har vi følgende generelle bemærkninger:

Trafikselskabernes handicapordning

Som noget unikt er der i Danmark taget hånd om en sikker og brugervenlig transport af handicappede, der via visitation hos bopælskommunen, er tildelt 104 ture årligt.

Hvis den handicappede borger har behov for at rejse med flere transportmidler, er det trafikselskaberne, der tilrettelægger den samlede rejse for den handicappede borger, herunder også eventuel rejse med regional eller intercitytog, da ordningen er landsdækkende. Betalingen og reservationen af den samlede rejse håndteres også af trafikselskaberne.

Øvrige specifikke bemærkninger

Assistance

Der skal ydes assistance på alle tidspunkter af dagen, hvor der kører tog (artikel 22 (4)). Dette har lokalbanerne ikke større problemer med.

Men det fremgår også som noget nyt (artikel 23(4)), at der skal være assistance til rådighed i toget på alle tidspunkter, når der kører tog. Hvis dette skal forstås som en regel om at der skal være personale der kan assistere i alle tog, vil det være en væsentlig økonomisk byrde for selskaberne.

Erstatning ved forsinkelser – kunder med periodekort

I artikel 17(2) indføres krav om at kunder med periodekort/abonnementskort skal kunne få erstatning i ”overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger”. Hvis der er flere forsinkelser under 60 minutter i gyl-



dighedsperioden skal disse kumuleres og passagererne ydes erstatning. Det er uklart om man skal op på en forsinkelse på 60 minutter for at få erstatning.

DSB/S-tog har i dag en ordning som den der beskrives. Kunderne skal tilmelde sig en strækning og får automatisk kompensation. Hvis kravet gennemføres, vil det betyde, at denne ordning også lokalbaner og Metro. Bestemmelsen siger ikke noget om, hvilken størrelse erstatningen skal have, idet den skal beregnes ud fra jernbaneselskabets erstatningsordning.

Dette krav forekommer at kunne blive byrdefuldt, da det må forventes at blive en administrativ tung opgave at registrere kundernes oplysninger samt udregne og udbetale kompensation til alle kunder med periodekort (pap, rejsekort og mobil).

Selskaberne skal stille midlertidige hjælpemidler til rådighed

Iflg. Artikel 25(3) skal selskaberne stille hjælpemidler til rådighed, i tilfælde af at man ødelægger kundens hjælpemidler, herunder førerhunde. Hjælpemidlet skal svare til det kunden havde, og kunden skal kunne beholde det indtil erstatning udbetales. Dette forekommer byrdefuldt, da selskaberne ikke kan have et lager af hjælpemidler og ikke har ekspertise i hjælpemidler etc.

Som alternativ kunne det foreslås at fastsætte, at kunden har ret til at få udbetalt en forskudsbetaling til dækning af umiddelbar behov, sådan som det er muligt ift. den gældende artikel 13 om personskade, hvorefter der kan udbetales beløb til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov.

Uddannelse

Personalet skal uddannes til at kunne håndtere alle former for handicap, herunder også mentale handicap og intellektuelle funktionsnedsættelser (artikel 26). Dette krav forekommer ikke rimeligt. Det er klart at personale skal kunne håndtere kørestole og assistere mennesker fysisk om bord, med rette løfteteknik osv. Men et krav om at håndtere mentale handicap er meget vidtgående.

Endvidere fremgår det, at man udover det personale som yder assistance til kunderne, også skal tilbyde uddannelsen til alle andre personalegrupper. Dette krav er for vidtgående.

Klager

Der indføres et krav om at selskabet skal opbevare "data om hændelser, der er nødvendige for at vurdere klagen, i to år og stille dem til rådighed for nationale håndhævelsesorganer efter anmodning." Dette sidste krav er uklart – det er umuligt at sige på forhånd, hvilke data der kan være aktuelle i en klage. Det bør præciseres hvis det opretholdes. Det kan være forbundet med væsentlige omkostninger at opbevare store mængder data.



Hermed foreligger Arrivas hørings svar til forslaget, som ønskes taget i betragtning ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udarbejdelse af et grund- og nærhedsnotat.

Nedenfor følger Arrivas bemærkninger til udvalgte artikler fra det udkast til forordning, som er blevet sendt i høring.

Ad artikel 6 – Cykler

Stk. 1:

Begrebet cykel dækker over mange forskellige cykeltyper; ladcykler, tandemmer, budcykler, mv. Det er uhensigtsmæssigt, hvis bestemmelsen skal tolkes således, at jernbanevirksomhederne ikke må differentiere mellem cykeltyper, men at jernbanevirksomheder alene må lave et samlet sæt betingelser for, hvornår cykler - i sit brede begreb omfattende alle slags cykeltyper - må medtages eller ej. Dvs. enten alle cykeltyper eller ingen.

Det bør sikres, at jernbanevirksomhederne fortsat via sine betingelser kan bemyndige sit togpersonale til at afvise cykler ad hoc på tog, når det efter omstændighederne vurderes nødvendigt. Bestemmelsen må ikke få den konsekvens, at jernbanevirksomhederne tvinges til at acceptere cykler på bekostning af andre passagerer.

Det anbefales, at bestemmelsen eksplicit nævner, at jernbanevirksomhederne må differentiere betingelserne for afvisning eller begrænsning imellem cykeltyperne. Dertil anbefales det, at det fremgår tydeligt af bestemmelsen, at hensynet til andre passagerer skal prioriteres over retten til at medbringe en cykel.

Ad artikel 10 – Billetter, gennemgående billetter og reservationer

Først og fremmest savnes et billetbegreb for et kort svarende til rejsekortet i Danmark, som bør implementeres i hele forordningen. Indførelsen af billetbegrebet vil formentlig medføre, at visse krav i forordningen kan lempes for jernbanevirksomhederne, uden at det stiller passagererne ringere.

Stk. 1:

Formuleringen af følgende del af bestemmelsen er så vagt formuleret, at den ikke vurderes til at have nogen reel effekt:

”De bestræber sig på så vidt muligt at tilbyde gennemgående billetter bl.a. for rejser, der krydser landegrænser og udføres med mere end en jernbanevirksomhed.”.

Dertil er det i øvrigt en bekymrende udvikling, hvis man arbejder mod at tvinge jernbanevirksomheder til at levere gennemgående billetter. Det er slet ikke så simpelt og kan få den betydning, at billetterne bliver væsentlig dyrere end i dag, hvilket næppe er i passagerernes interesse.



Det anbefales, at den specifikke formulering fjernes fra bestemmelsen, da den i praksis vurderes til ikke at bidrage med noget.

Stk. 5:

Arriva er enige i, at personer med handicap eller nedsat mobilitet skal tilbydes en lignende mulighed. Men det vil være uhensigtsmæssigt, hvis bestemmelsen får den konsekvens, at jernbanevirksomheder skal til at bemande alle tog med personale for at kunne sælge billetter til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Dertil er Arriva bekymret for, at bestemmelsen giver passagerer uden et reelt handicap mulighed for at slippe for at købe billet, hvis ikke der indføres en form for handicap-kort, som jernbanevirksomhederne kan kræve vist.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

Stk. 6:

Arriva er bekymret for, at jernbanevirksomhedernes oplysningspligter til passagererne ved hvert billetkøb går ud over, hvad passagererne egentlig ønsker. Det er efter Arrivas opfattelse ikke brugervenligt, hvis en billet skal plastres til med betingelser, forbehold mv., når blot passagererne kan finde disse oplysninger andre steder på en let og tilgængelig måde. Det gør det samtidigt langt lettere for en jernbanevirksomhed at præsentere betingelser ordentlig og forståeligt for passagererne.

Det anbefales, at jernbanevirksomhederne i stedet blot tvinges til at sikre, at oplysningerne er let tilgængelige for passagererne.

Ad artikel 16 – Refusion og omlægning af rejsen

Stk. 2:

Det er vanskeligt at vurdere konsekvensen af forpligtelsen for jernbanevirksomheder til at træffe rimelige foranstaltninger for at undgå yderligere tilslutningsforbindelser, når der ikke foreligger nogen vejledning til, hvad rimelige foranstaltninger reelt betyder.

Endvidere er det uklart, hvornår en befordringsfacilitet er af en lavere kategori end andre. Er det eksempelvis en lavere kategori, hvis en passager skal rejse med en bus fremfor et tog, eller hvis en passager skal rejse i en almindelige kupé fremfor en stillekupé?

Det anbefales, at det bliver uddybet, hvornår en befordringsfacilitet er af en lavere kategori end andre, og hvad der ligger i ”rimelige foranstaltninger”.

Ad artikel 17 – Erstatning for billetprisen

Stk. 2:



Først og fremmest mangler der en forklaring på, hvornår en passager med et abonnementskort eller periodekort kan siges at være ramt af en forsinkelse eller aflysning? Skal det fortolkes sådan, at:

1) en passager er ramt, så snart et hvilket som helst tog inden for det område og den periode, passagerens abonnementskort eller periodekort gælder til, er aflyst eller forsinket?

2) at passageren kun er ramt, hvis passageren rent faktisk havde tænkt sig eller er i gang med at foretage en rejse med et tog, som bliver aflyst eller forsinket?

Uanset om det er nr. 1 eller 2, så er bestemmelsen bekymrende. Det bliver byrdefuldt, hvis ikke helt umuligt, for en jernbanevirksomhed på et objektivi grundlag at vurdere, om en passager har ret til erstatning eller ej, og ikke mindst hvordan en evt. erstatning skal opgøres.

Når ovenstående er nævnt, forventer Arriva ikke, at bestemmelsens ordlyd er i strid med de nuværende pendlerrejsetidsgarantier i Danmark. Erstatningsudregningen i de nuværende pendlerrejsetidsgarantier i Danmark foretages i virkeligheden på en helt anden måde, end forordningen beskriver.

Det anbefales, at bestemmelsen i forhold til abonnements- og periodekort omskrives til en brugbar erstatningsudmåling, som ligner den, vi i Danmark anvender.

Stk. 8:

Det er bekymrende, at der kun indsættes en meget smal force majeure-klausul i forordningen. I forslaget begrundelse henvises til EU Domstolens afgørelse fra 2013 om erstatning i force majeure, hvor domstolen på baggrund af Generaladvokatens forslag nåede frem til, at jernbanevirksomheder ikke var fritaget fra at yde erstatning til passagerer i force majeure tilfælde. Det er på den baggrund glædeligt, at forslaget omfatter en force majeure klausul (som man ellers troede var til stede indtil 2013), om end denne efter Arrivas opfattelse er alt for smal. Og at det netop og alene er naturkatastrofer og ekstreme vejrforhold, der er undtaget, kan man kun stille sig undrende overfor.

Generaladvokaten forklarer i sit forslag til afgørelse under pkt. 40, at vanskelige vejrforhold, skader på jernbanenettet samt arbejdsmarkedskonflikter er blandt de mest almindelige tilfælde af force majeure inden for jernbanetransporten. Herefter udtaler Generaladvokaten, at netop de forhold i virkeligheden i et vist omfang kan forudses med en statistisk hyppighed, som kan indregnes i billetprisen for at minimere risikoen. Ud fra den betragtning kan det modsætningsvis sluttes, at Generaladvokaten i højere grad anser force majeure tilfælde som eks. krig og terror som forhold en jernbanevirksomhed bør undtages ansvaret for. Med det in mente er det uforståeligt, at klausulen ikke som minimum også dækker eksempelvis krig og terror. Desuden ses der ikke nogen sag-



lig begrundelse for, at jernbanevirksomheder skal behandles ringere end øvrige transportformer såsom luftfartsbranchen.

Det anbefales, at force majeure klausulen udvides fra den nuværende meget smalle definition til den brede definition, således at jernbanevirksomheder sidestilles med bl.a. luftfartsbranchen.

Ad artikel 22 – Assistance på jernbanestationerne

Stk. 4:

Det bliver meget byrdefuldt for jernbanevirksomhederne, hvis der skal være assistance til rådighed på alle stationer på alle tidspunkter, når der kører tog. En byrde som slet ikke står på mål for den forbedring, det vil være for passagererne.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

Ad artikel 23 – Assistance i toget

Stk. 4:

Det bliver meget byrdefuldt for jernbanevirksomhederne, hvis der skal være assistance til rådighed i toget på alle tidspunkter, når der kører tog. En byrde som slet ikke står på mål for den forbedring, det vil være for passagererne.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

Jernbanenævnet

Jernbanenævnet (JBN) har modtaget nedenstående høring om udkastet til revision af jernbanepassagerrettighedsforordningen.

Forslaget ses ikke at medføre væsentlige administrative og/eller økonomiske konsekvenser for JBN's vedkommende.

I øvrigt ses forslaget heller ikke at nødvendiggøre ændringer af aktuelt gældende danske regler vedrørende forordningens håndhævelse, m.v.

Særligt bemærkes, at efter bekendtgørelse 1136/2015 om JBN, § 2, behandler JBN klager vedrørende forordningen, som falder udenfor Ankenævnet for Bus, Tog og Metros (ABTM) kompetence, dvs. klager der ikke udgør såkaldte "civilretlige tvister". Den nævnte kompetencefordeling mellem ABTM og JBN i forhold til håndhævelse af forordningen i Danmark ses ikke at være i strid med de foreslåede ændringer.

DSB

Bemærkninger til forslag om revision af Passagerrettighedsforordningen for jernbanepassagerer



Transportministeriet har med mail af 28 september fremsendt Kommissionens forslag til revision af Passagerrettighedsforordningen fra 2007 med henblik på ministeriets udarbejdelse af grund- og nærhedsnotat.

DSB vil her give sine bemærkninger til de policy forslag, som forslaget til ny forordning bygger på, samt kommentere enkelte udvalgte dele af forslaget, som DSB på nuværende tidspunkt skønner vil være af særlig betydning for vurdering af Kommissionens forslag. DSB forventer, at der efterfølgende vil være et tæt samarbejde og dialog om konkret kommentering og forslag til formulering af de enkelte dele af forslaget.

Executive summary

Det er DSB's opfattelse, at forslaget indeholder en række forslag til justeringer og tilpasninger, som kan bidrage til en tydeliggørelse og tilpasning af det gældende regelsæt til ændrede vilkår. Det vil dog være nødvendigt at gennemgå de enkelte paragraffer i detaljer for at sikre den fornødne tydelighed og enkelhed.

DSB skal gøre opmærksom på, at forslaget på enkelte punkter indebærer fundamentale ændringer, der vil have vidtrækkende økonomiske konsekvenser for vilkårene for at drive jernbane i Europa. Gennemføres forslaget som det ligger her, vil alene krav om permanent bemanning af samtlige stationer og tog give anledning til merudgifter, der foreløbigt anslået vil andrage flere hundrede millioner kroner, alene for DSB.

DSB's bemærkninger til Kommissionens policy valg.

Emne	Anbefalet Policy forslag	DSB bemærkninger
Undtagelsesbestemmelser, ret til at afvige fra forordningens krav	Forslag B, begrænse fritagelsesmuligheder og fremskynde ophævelse af fritagelse	Policy forslag B Ikke relevant i dansk kontekst. Danmark gør ingen undtagelsesbestemmelser gældende
Rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet	Rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet finder anvendelse på alle services (fjern-, regional- og S-tog (og metro)).	Det svarer til Dansk praksis og giver ikke anledning til bemærkning. DSB skal dog gøre opmærksom på, at det kan rejse debat om et fælles europæisk "disability card" og de mange nationale ordninger, der tilgodeser kunder med nedsat mobilitet.
Information til PRM-personer:	Policy forslag B, rejseinformation og information om passagerrettigheder er tilgængelig for alle PRMs	DSB er enig i, at alle kunder bør have adgang til de pågældende informationer. Hvordan det skal konkretiseres er uklart efter forslaget og bør underkastes en nøjere



		<p>vurdering, således at der sikres et optimalt udbytte af den indsats, der gøres. En henvisning til European Disability Act er på nuværende tidspunkt i lovgivningsprocessen for EDA utilstrækkelig og risikobetonet.</p>
PRM-assistance,	Policy forslag B: Obligatorisk uddannelse for jernbanepersonale i at tilgode disse personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.	<p>Som princip er DSB enig i, at personer, der specifikt og målrettet varetager opgaver med assistance skal have de relevante kompetencer i at give assistance. En generel uddannelse og løbende opdatering til alle medarbejdere, der kan forventes at komme i berøring med handicappede, anser DSB ikke for relevant og meningsfuld.</p>
Behandling af klager:	Policy forslag B retlige bestemmelser, nye forpligtelser for stations- og infrastrukturforvaltere	<p>DSB er enig i, at det kan være nyttigt med yderligere retlige bestemmelser om behandling af klager (klagefrister, kompetencefordeling mellem forskellige instanser og lignende). DSB finder ikke, at der er behov for at kunne klage over stations- og infrastrukturforvaltere, allerede fordi det både er usikkert og vekslende i Danmark og i de enkelte medlemsstater, hvilken rolle, de pågældende har, om overhovedet nogen, i forhold til kunderne. Det vil derfor efter DSB's opfattelse primært bidrage til at skabe forvirring for kunderne over, hvem de i givet fald skal klage over om hvad.</p>
Gennemgående billetter	Politisk scenario B: Begreberne gennemgående billet og tilknyttede for-	<p>Det er DSB's opfattelse, at denne problemstilling er mere kompleks og vidtræk-</p>



	<p>pligtelser defineres Jernbanevirksomheder og billetudstedere tilskyndes til at sælge gennemgående billetter, når det er muligt. Bevisbyrden ligger hos jernbanevirksomheder og billetudstedere, hvis der ikke er solgt gennemgående billetter.</p>	<p>kende end ordlyden og de tilhørende forslag lader ane. At sælge en gennemgående billet omfattende rejse med flere jernbaneselskaber kræver et omfattende sæt af aftaler mellem de involverede parter om, hvordan, på hvilke vilkår og med hvilket ansvar over for kunderne, der kan sælges en gennemgående billet. Det gøres ikke med en lovtekst, men kræver et omfattende og vidtgående kommercielt og teknisk samarbejde mellem de involverede. Dertil kommer, at nogle kunder måske er mere interesserede i billige billetter end de gennemgående billetter, der måske er dyrere og som denne lovgivning vil pålægge jernbaneselskaberne at sælge til kunderne. At pålægge Jernbaneselskaberne en bevisbyrde for, at der er informeret, lyder besnærende men er i praksis umulig at løfte. Det bør ændres til, at jernbaneselskaberne skal sikre at de relevante informationer er tilgængelige, gerne med en præcisering af hvordan, således at det bliver enkelt for selskaberne at sikre den nødvendige informationer og let for kunderne at skaffe den relevante information.</p>
<p>De nationale håndhævelsesorganers klagebehandling og håndhævelse.</p>	<p>Scenario B, udførlige instrukser vedrørende klagebehandlingsprocessen og de nationale håndhævelsesorganer pålægges at samarbejde om proble-</p>	<p>DSB er enig i, at der med de erfaringer, der er gjort af alle parter, håndhævelsesorganer, jernbaneselskaber og kunder, er grundlag for nogen præciseringer, der kan forenkle klagebehandling for</p>



	mer, der går på tværs af landegrænser.	alle involverede.
Force majeure,	Der indføres en force majeure klausul i artikel 17 (godtgørelse), baseret på en smal definition.	DSB hilser med tilfredshed indførelsen af en force majeure klausul, men finder at det ville være mere passende, at der anvendes en bredere definition som kendes fra som i luftfarten og foreslået af Kommissionen i forslag til revision af luftfartens passagerrettigheder.
Information til alle passagerer.		DSB er enig i målsætningen om at sikre kunderne information om passagerrettigheder. Der er behov for en mere præcis formulering, der også inddrager de digitale muligheder
Ikke diskrimination på grundlag af nationalitet, opholdssted eller betalingsvaluta forebygges.		DSB har ingen bemærkninger
CIV Overensstemmelse mellem forordningen og COTIF/CIV regler		DSB hilser med tilfredshed, at forslaget fastholder den gældende henvisning til COTIF/CIV
Beredskabsplanlægning Forpligtelser vedrørende driftens kontinuitet og beredskabsplanlægning pålægges andre aktører end jernbanevirksomheder		DSB er enig i, at det kan være nyttigt med beredskabsplanlægning, men er tvivlende overfor, om der er behov for at regulere det. Hvis der er behov herfor, bør det ikke være et krav i en passagerrettighedsforordning, der i princippet bør fastlægge rammer for relationer mellem jernbaneselskaber og kunder. En sådan regulering bør finde plads i anden regulering, hvis den anses for nødvendig
Regresret. Regresret over for tredjeparter		DSB ser positivt på denne bestemmelse. Værdien afhænger dog af, hvem jernbaneselskaberne kan gøre



		regreskrav gældende overfor, herunder om det omfatter infrastrukturforvaltere og andre operatører. I gældende COTIF/CIT bestemmelser opfattes de ikke som parter, der kan gøres regreskrav gældende overfor.
Jernbanevirksomhedernes klagebehandling Frister for passagerernes indgivelse af klager specificeres.		DSB er enig i princippet. DSB har ikke dermed taget stilling til de konkret foreslåede frister, lige som der er behov for en præcisering af konsekvenser af indgivelse af klage efter udløb af klagefristen
Rapportering Der indføres en væsentligt udvidet pligt til at rapportering af servicestandarder		DSB har nu afleveret en langt mindre rapportering siden forordningens gennemførelse uden at kunne se en praktisk værdi heraf. Det gælder både set med DSB's og for kundernes øjne. Kommissionen har muligvis haft glæde af den – meget begrænsede - rapportering, der er foretaget set i en europæisk sammenhæng, men det forekommer at være et spinkelt grundlag for at gennemføre den stærkt udvidede og meget detaljerede rapporteringsforpligtelse, der her foreslås. DSB finder i øvrigt, at det for så vidt angår trafik udført på kontrakt bør være kontraktmyndigheden, der fastlægger sine rapporteringskrav, således at de kan afstemmes efter de aktuelle behov set med kontraktparternes øjne.

Bemærkninger til enkelt dele af forslaget

Artikel 3,3 stationsleder



I artikel 3,3 defineres stationslederbegrebet således:

"stationsleder": forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen af jernbanestationer, og som kan være infrastrukturforvalteren"

Uanset at denne definition er en videreførelse af den hidtidige definition er hverken ansvar, kompetence eller afgrænsning i forhold til andre aktører specificeret eller på anden måde konkretiseret på en måde, der svarer til det, der gælder for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Begrebet anvendes adskillige gange i dette forslag og overlapper nogle gange infrastrukturforvalters ansvar og andre gange jernbanevirksomhedens. Begrebet dækker heller ikke over nogen specifik organisatorisk enhed, hverken i Danmark eller for den sags skyld andre medlemslande, så vidt DSB er bekendt. Begrebet bidrager til at skabe klarhed om ansvar og kompetencer og bør skrives ud ad forslaget.

Artikel 3, definitioner, stk. 16 om definition af handicap

Definitionen af person med handicap er ændret, især i ved tilføjelse af "som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer". DSB forventer ikke, at denne ændring er tiltænkt at have nogen betydning for, hvornår og i hvilket omfang, der skal ydes assistance, men det bør bekræftes af kommissionen, så meget desto mere som artikel 26, punkt a kan indikere en udvidet assistanceforpligtelse.

Artikel 6, Cykler

"mulighed for at medtage cykler, i givet fald mod betaling" er ændret til "skal have ret til i givet fald mod rimelig betaling – og det er fastsat, at "Medtagning af cykler kan afvises eller begrænses af sikkerheds- eller driftshensyn. DSB medtager i dag almindelige tohjulede cykler i sine tog. DSB savner en definition af cykler, således at både retten og pligten præciseres. Det bør fremgå, at cykelmedtagning kan afvises af hensyn til pladsen i det enkelte tog og at togets personale er bemyndiget til at foretage denne afvisning efter omstændighederne. I modsat fald er der risiko for, at kunder med cykel vil kræve at få fortrinsret til tog med mangel på plads på bekostning af passagerer uden cykel, der ikke har en tilsvarende ret. Det er de regler, der allerede i dag fremgår af DSB's rejseregler. Henvisningen til TAP-TSI (EU 454/2011) bør præciseres.

Artikel 10, Billetter mm

Det bør indføjes en billetkategori svarende til Rejsekort, både fordi det er en almindelig teknologi, og fordi den i øvrigt kan bidrage til at løse de problemer, der måtte være for tilgængelighed. DSB har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, hvordan det bedst kan indarbejdes.

Artikel 10,5 om handicappedes adgang til at købe billetter i tog er DSB enig i. Det svarer til den praksis DSB har for så vidt det drejer sig om kunder med synshandicap, der har Ledsagekort for handicappede. Den formulering, der anvendes i forslaget åbner imidlertid for, at personer uden at opfylde betingel-



serne for at være handicappede kan påberåbe sig et handicap og dermed undlade at købe billet til de eventuelt måtte blive mødt af billetkontrol. På strækninger med stikprøvevis billetkontrol, herunder S-banen og mange regional-togsstrækninger og i regional-tog vil det i realiteten åbne en ladeport for ikke-handicappedes betalingsunddragelse. Skal bestemmelsen opretholdes, bør den forudsætte en dokumentation for handicap, f.eks. i lighed med den, der anvendes når det drejer sig om udstedelse af parkeringstilladelser for handicappede. I modsat fald ser DSB sig desværre nødsaget til at anbefale, at den fjernes.

Artikel 10,6 har DSB givet bemærkninger til i kommentarer til policy forslag herom.

Artikel 17, Erstatning for billetprisen

DSB går ud fra, at DSB's pendlerrejsetidsgaranti vil leve op til kravet i artikel 17,2, sidste punktum men hører gerne Transportministeriets vurdering heraf. Artikel 17,2 (gen)indfører adgang til at afvise krav om erstatning i tilfælde af force majeure, men som anført i bemærkninger til Policy med en meget snæver afgrænsning af begrebet. DSB skal foreslå, at der anvendes den bredere definition, som er foreslået af Kommissionen i forslag til revision af luftfartens passagerrettigheder.

Artikel 18, Assistance

Artikel 18,6 om beredskabsplaner finder DSB ikke hører hjemme i denne regulatoriske ramme.

Artikel 19, Regresret

DSB er opmærksom på, at denne bestemmelse ligger ud over, hvad der er fastsat i DSB's kontrakt med Transportministeriet, men derudover bør det afklares, hvordan den stiller DSB over for infrastrukturforvalter og andre operatører, der i anden sammenhæng ikke opfattes som tredjepart.

Artikel 22,4, assistance på jernbanestationer og artikel 23, 4, Assistance i toget

Her indføres bestemmelse om, at der skal være assistance til rådighed på stationer og i tog, på alle tidspunkter, der kører tog. Disse bestemmelser er uden undtagelser og vil kræve en betragtelig personaleudvidelse. I dag er der kun enkelte stationer, der har personale i hele driftsdøgnet, og mange tog kører uden personale i toget ud over lokomotivføreren. Bemanding af en station med en enkelt medarbejder i hele driftsdøgnet alle ugens dage vil kræve ansættelse af 5-6 medarbejdere pr station til en samlet udgift pr station i størrelsesordenen 2 mio. kr. DSB betjener over 300 stationer. På tilsvarende vis vil alle S-tog og regionaltog, hvor der i dag kun foretages stikprøvevis billetkontrol, skulle bemandedes over hele den strækning, toget kører. DSB har ikke noget aktuelt skøn over udgiften hertil.

Artikel 26, Uddannelse af personale



Som princip er DSB enig i, at personer, der specifikt og målrettet varetager opgaver med assistance skal have de relevante kompetencer i at give assistance tilrettelagt af jernbanevirksomheden. En generel uddannelse og løbende opdatering til alle medarbejdere, der kan forventes at komme i berøring med handicappede, anser DSB ikke for relevant og meningsfuld.

Artikel 28, Klager

Indførelse af klageorganer for stationsforvaltere og infrastrukturforvaltere bør slettes, både for at sikre enkelhed i klagebehandlingen og for at undgå, at kunder skal finde frem til, hvem der i den konkrete sag måtte være rette klageinstans.

Artikel 28,3 forekommer at være overflødig

Artikel 29, standard for servicekvaliteter

Der indføres en forpligtelse for stationsledere og infrastrukturforvaltere til at fastsætte servicekvalitetsstandarder i lighed med hvad der gælder for Jernbanevirksomheder, men efter forslaget er det kun jernbanevirksomhederne, der skal offentliggøre deres rapporter på egne websider og hos Det europæiske jernbane-agentur. DSB har ovenfor kommenteret stationslederbegrebet. Mere væsentligt er, at rapporteringspligten og pligten til at etablere tilhørende kvalitetsstyringssystemer er voldsomt udvidet i forhold til den gældende tilstand, se hele bilag 3. Dette er en voldsom udvidelse af en forpligtelse, som savner rimelig begrundelse. Fastlæggelse af kvalitetskriterier, servicestandarder og opfølgning herpå bør for offentlig service trafik være et anliggende mellem de kontraktuelle parter. Artiklen er overflødig og bør slettes.

Artikel 30, Information til passagerer om deres rettigheder

Hele artiklen bør genskrives i lyset af den udvikling, der har fundet sted både med hensyn til salg af billetter og anvendelsen af forskellige informationskanaler samt det forhold, at forordningen kun er en mindre del af de rettigheder og pligter, kunderne skal have kendskab til. Der skal findes en passende balance mellem informationsmuligheder og kundernes behov, således at kunderne på den ene side ikke druknes i informationer og på den anden har let adgang til relevant information. Det bør også være muligt her i langt højere grad end forslaget lægger op til at forudsætte anvendelse af på digitale kanaler og den information, der kan tilvejebringes på den måde. Fysiske opslag på stationer og i tog forekommer at være passé.

På nuværende tidspunkt har DSB ikke yderligere bemærkninger til forslaget med henblik på at bidrage til grund- og nærhedsnotatet om forslaget, men står gerne til rådighed med yderligere oplysninger og bemærkninger om det skulle ønskes, lige som DSB forventer, at der efterfølgende vil være et tæt samarbejde om konkret kommentering og forslag til formulering af de enkelte dele af forslaget og forslagets mulige økonomiske konsekvenser.



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har været afholdt 5 arbejdsgruppemøder i alt siden fremsættelsen af forslaget, og under det bulgarske formandskab er en første artikelgennemgang af forslaget blevet afsluttet.

De fleste lande har fortsat et undersøgelsesforbehold, og der kan endnu ikke siges noget generelt om de andre landes holdninger. På arbejdsgruppemøderne har en del lande dog givet udtryk for, at de finder forslaget uklart formuleret, og at de foreløbigt vurderer, at forslaget er uproportionelt i forhold til de byrder, som pålægges transportaktørerne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter den overordnede målsætning om, at der inden for EU sikres ensartede og harmoniserede passagerrettigheder ved grænseoverskridende rejser, samt at der skabes lige konkurrencevilkår inden for jernbanesektoren.

Regeringen har ved flere lejligheder konstateret, at flere dele af den nuværende forordning 1371/2007 giver anledning til retslig usikkerhed. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har taget initiativ til at ændre forordningen, således at der fremmes en ensartet anvendelse og håndhævelse af passagerrettighederne på tværs af EU.

Grundlaget for, at EU med den gældende forordning kan regulere ikke blot grænseoverskridende rejser, men også indenrigsrejser, mener regeringen kan diskuteres nærmere, men regeringen konstaterer, at det foreliggende forslag ikke i nævneværdig grad udvider forordningens anvendelsesområde. Regeringen vil dog arbejde for, at forordningen ikke længere skal omfatte rejser, som ikke er grænseoverskridende.

Regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er forholdsvis dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og selv om regeringen ikke er færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, er det regeringens opfattelse, at forslaget på en række punkter trækker markant i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Det kan fx konkret nævnes, at der med forslaget stilles krav om, at når der kører tog, skal der altid være assistance til rådighed for personer med handicap m.fl. på stationer og i tog, hvilket DSB, Arriva og Trafikselskaberne i Danmark alle i deres høringssvar anfører vil være særdeles omkostningstungt.

Regeringen er derfor bekymret for, at der med forslaget introduceres regler, som vil være uforholdsmæssigt bebyrdende for både staten og jernbanevirksomhederne m.fl., hvorfor regeringen vil arbejde for en balanceret tilgang til regulering af passagerrettighederne på jernbaneområdet, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige ram-



mevilkår for jernbaneaktørerne.

Side 155/155

Regeringen vil endvidere arbejde for, at de nationale økonomiske konsekvenser ved forslaget mindskes, og at der ikke fastsættes regler, som vil have en begrænset anvendelighed i forhold til de administrative og økonomiske byrder, som reguleringen medfører.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 25. oktober 2017.