



25-10-2017

## **ITD og Danske Busvognmænds holdning til udstationering i vejtransportsektoren**

### **Hvem er vi?**

ITD er en brancheorganisation for de største danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder, som agerer nationalt og internationalt. Med kontorer i Padborg, København og Bruxelles varetager ITD medlemmernes interesser nationalt og internationalt.

Danske Busvognmænd er en brancheorganisation for danske rute-, handicap- og turistbusvirksomheder. Danske Busvognmænd arbejder dagligt med at varetage medlemmernes interesser på et nationalt og internationalt niveau.

### **Hvad vil vi fortælle udvalgene?**

EU-Kommissionen præsenterede den 31. maj 2017 en mobilitetspakke på vejtransportområdet - også kaldet vejpakken. Baggrunden for vejpakken er, at de nuværende regler for transport ikke fungerer optimalt. Flere lande har opgivet de fælles spilleregler og indført nationale særregler, som varierer fra land til land. Kommissionens udspil indeholder forslag til nye fælles regler for blandt andet cabotagekørsel, udstationering, etableringskrav og køre- og hviletidsreglerne, som alle er yderst vigtige elementer i dagligdagen for danske transport- og logistikvirksomheder.

ITD og Danske Busvognmænd mener, at den danske transportsektor står stærkest med afsæt i fælles europæiske regler, fordi det vil skabe lige konkurrencevilkår for alle virksomheder i hele EU.

Vi har brug for, at der på tværs af EU-landene skabes gode fælles rammevilkår for transporterhvervet, som ikke begrænser transportvirksomhederne, men som i stedet øger grundlaget for vækst i branchen og stiller os stærkt i såvel den internationale og nationale konkurrence. Det kræver klare, entydige og håndterbare regler i EU for alle virksomheder, så virksomhederne ved hvilke regler, de skal rette sig efter, og som ikke medfører en uforholdsmæssig stor administrativ byrde for virksomhederne. Det kræver, at reglerne bliver fortolket ens i EU-landene. Endelig kræver det, at reglerne kan håndhæves, og - ikke mindst - at håndhævelsen sker effektivt.

### **Kommissionens forslag vedrørende udstationeringsdirektivet**

Der er mange gode takter i EU-Kommissionens nye vejpakke, men særligt på ét område mener ITD og Danske Busvognmænd, at forslaget går for vidt: Kommissionen foreslår, at al international



transport ud over 3 dage inden for en kalendermåned skal betragtes som udstationering<sup>1</sup>. Kommissionen arbejder ud fra følgende tællemetoder:

- 30 minutters ophold i et land eller derover (op til og med 6 timer) vil blive betragtet som en halv dag og
- 6 timer og 30 minutter og derover (på til og med 24 timer) vil blive betragtet som en hel dag.

Pauser og hviletider såvel som rådighedsperioder, der tilbringes på værtsmedlemslands område tæller med i beregningen. Det vil i praksis betyde, at al grænseoverskridende transport betragtes som udstationering. Derudover ønsker Kommissionen, at der sendes udstationeringsdeklarationer til alle de lande, man kører i.

#### **Hvad mener ITD og Danske Busvognmænd om forslaget?**

ITD og Danske Busvognmænd melder fra i forhold til Kommissionens forslag om at betragte chauffører, som kører international transport, som udstationerede efter at have opholdt sig tre dage i et andet EU-medlemsland inden for en kalendermåned.

Chauffører, som kører international transport, er ikke udstationerede arbejdstagere, og international transport bør ikke anses som udstationering. Transportmønstret ændrer sig hurtigt, og international transport udføres naturligt på tværs af flere landegrænser på daglig basis.

Kommissionens forslag vil være en meget stor administrativ byrde for virksomhederne. Samtidig vil det være nærmest umuligt for myndighederne at kontrollere og håndhæve. Hele anmeldelsessystemet er uhyre tungt. I forhold til kontrol og håndhævelse af at den korrekte løn er udbetalt, vil det kræve, at myndighederne kender det præcise transportmønster for hver enkelt chauffør. De må også gennemgå enorme mængder af dokumentation. Forslaget rummer simpelthen u hensigtsmæssigt store praktiske udfordringer.

---

<sup>1</sup> Udstationeringsdirektivet, som blev introduceret i 1999, havde særligt fokus på arbejdere inden for bygge- og anlægssektoren, som blev udstationeret til et andet medlemsland i en længere periode. At være udstationeret betyder, at medarbejderen er underlagt en række arbejdsvilkår i det land, hvor medarbejderen er udstationeret til, herunder mindsteløn og mindste antal betalte feriedage.



### **Hvad foreslår ITD og Danske Busvognmænd i stedet?**

ITD og Danske Busvognmænd skelner mellem udstationering for internationale transportere og nationale transportere, det vil sige cabotage og kombineret transport<sup>2</sup>.

ITD og Danske Busvognmænd er positive over for en sektorspecifik model for udstationeringsdirektivet, som udelukkende finder anvendelse på al national transport/cabotage - det vil sige transport, hvor påstigning/læsning og afstigning/losning er beliggende i samme land (samt - for vejgodstransporten - kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård).

- 
- **Chauffører, som kører grænseoverskridende internationale transportere, skal ikke betragtes som udstationerede.**
  - **Chauffører, som kører nationale transportere (cabotage eller kombineret transport), bør betragtes som udstationerede fra det øjeblik, de optager gods/passagerer i det pågældende værtsland, som ikke bringes over en international grænse**
- 

<sup>2</sup> International transport betragtes her som al transport, hvor man krydser grænser. National transport betragtes som transportere, som påbegyndes og afsluttes inden for samme landegrænser. For vejgodstransport kan dette være cabotage, som efter EU-reglerne er underlagt visse begrænsninger, og hvor det er en forudsætning, at det foreligger en international transport forud for cabotagekørslen. Ligeledes kan det være vejbenet i en kombineret transport efter EU's direktiv for kombineret transport i det tilfælde, hvor vejbenet udelukkende er en national transport. Cabotagereglerne blev indført for at reducere antallet af tomkørsler og effektivisere transporten, mens reglerne for kombineret transport blev indført for at fremme den kombinerede transport, hvor der indgår en sø- eller banestrækning.