

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 29. juni 2017  
J. nr. 2017-3666

### **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**

#### **KOM (2017) 278**

Nyt notat.

#### **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 er 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/EF<sup>1</sup> for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF<sup>2</sup> og direktiv 2014/67/EU<sup>3</sup> om udstationering af førere i vejtransportsektoren.

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.

---

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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«).



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.

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 og 2014/67/EU 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/EF<sup>4</sup> 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 udstationeringsperiode og er

---

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



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 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, således at 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.

#### ***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.

#### ***Udveksling af oplysninger***



Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren, har vist sig at være utilstrækkeligt, hvilket 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.

### 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 forslås det, at medlemsstaterne stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed for andre medlemsstater efter anmodning.

### 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:

- 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.

Side 7/28

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.

Side 8/28

#### **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). Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

#### **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 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.

#### **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.

Tungvognscentre 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 hovedparten af lovens bestemmelser ikke finder anvendelse, hvis de pågældende lønmodtagere er sikret de relevante direktivmæssige rettigheder via en kollektiv 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 bod.



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

Det gældende udstationeringsdirektiv (96/71/EF) og håndhævelsesdirektiv (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 tjenesteydelse 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, så lovens materielle bestemmelser (bortset fra § 3, stk. 3 og 4) ikke finder anvendelse.



Der vil blive foretaget en nærmere vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser af at gøre visse kontrol- og håndhævelsesopgaver til en myndighedsopgave.

*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

*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. På nuværende tidspunkt foreligger der ikke en kvantificering.

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 arbejdstidsdirektivet ikke i dag håndhæves af medarbejdere i tungvognscentrene eller færdselsafdelingerne, vil ændringen af kontroldirektivet medføre en udvidelse af den kontrol, der skal ske i forbindelse med vejkontrollen. Tidsforbruget ved hver enkelt kontrol vil derfor forøges. Det bemærkes i den forbindelse, at der på baggrund af kontroldirektivet årligt udføres kontrol af ca. 12.500 tunge køretøjer i vejkontrollen.

Det er ikke muligt at vurdere omfanget af kontrolopgaven på nuværende tidspunkt. Det fremgår ikke nærmere af direktivforslaget, hvordan kontrollen skal foretages, herunder om oplysningerne forudsættes at kunne udlæses fra køretøjets tachograf, eller om oplysningerne skal tilvejebringes på anden vis. Det kan have stor betydning for, hvor meget tidsforbruget i forbindelse med hver enkelt



kontrol skal øges, hvordan kontrollen skal foretages, og hvad den forudsættes at indebære. Omfanget af kontrolopgaven vil endvidere afhænge af, hvordan reglerne implementeres i dansk ret, herunder om politiet skal sanktionere overtrædelser af reglerne om ugentlig arbejdstid, eller om der skal videregives oplysninger til andre myndigheder.

Med hensyn til direktivets forslag om fastsættelse af særlige regler om udstationering af førere i vejtransportbranchen (direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EF) kan de nærmere konsekvenser ikke vurderes på det foreliggende grundlag. Direktivforslaget opretholder kravet om, at førere, der udfører cabotagekørsel, skal sikres de samme ansættelses- og arbejdsvilkår, som der gælder i værtslandet. I det omfang udenlandske føreres ansættelses- og arbejdsvilkår, herunder særligt arbejdstiden, fremover skal kontrolleres i forbindelse med vejkontrollen, vil det være en ny opgave for politiet, der vurderes at have væsentlige ressourcemæssige konsekvenser.

#### *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.

Det skal undersøges nærmere, hvilke administrative konsekvenser der vil være, når forslaget kommer til at blive udmøntet i dansk lov. Eksempelvis kan de forslag, som Kommissionen lægger frem, der skal gøre udtømmende op med de administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene kan stille til erhvervet, 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

Side 13/28

## **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.

### 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:*

Side 16/28

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 transport, 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 rasteplasser.



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. 4ff. 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 ansættelsesaftale 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.

Side 20/28

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 mindstetimatesats. 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 uforholdsmæssigt 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 Tysk-



land. 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 udstationeringsperiode.

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 tjeneste-



ydelser 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 være, 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 udstationerings direktivet. 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 farts skriver, 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 holdning**

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning og adgang til vejtransportmarkedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning.

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ni ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

En gruppe af Østeuropæiske lande (BG, CZ, HU, LV, LT, PL, RO, SK) har i juni 2017 indgået en fælles erklæring om deres holdning til Kommissionens vejpakke, herunder spørgsmålene om de sociale forhold som de er skeptiske overfor.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

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

Regeringen bemærker hertil, at det på nuværende tidspunkt er uklart, hvordan kontrol med arbejdstidsbestemmelserne i regi af kontroldirektivet konkret skal styrke direktivets overordnede formål om ordnede arbejdsvilkår, idet der allerede kontrolleres for køre- og hviletid.



Regeringen finder, at forslaget på visse punkter rejser nogle håndhævelsesmæssige problemstillinger, som skal adresseres i forbindelse med forhandlingerne. Blandt andet er det uklart, hvordan den udvidede kontrol, der lægges op til i forslaget, skal gennemføres. Regeringen finder umiddelbart, at der kan være væsentlige håndhævelsesmæssige udfordringer forbundet med den foreslåede udvidelse af særligt vejkontrollen.

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

Der lægges vægt på, at de nærmere håndhævelsesmæssige udfordringer og ressourcemæssige konsekvenser af de foreslåede udvidelser af den eksisterende kontrol afdækkes i forbindelse med forhandlingerne.

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 Kommissionens model er forligelig med den danske arbejdsmarkedsmodel på vejtransportområdet.

Regeringen finder ydermere, at forslaget om sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren burde fastslå, at vejdelen af en såkaldt kombineret transport<sup>5</sup>, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende transportoperatør i en medlemsstat, er at betragte som cabotagekørsel, hvilket regeringen vil arbejde for at inkludere.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har 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.

---

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