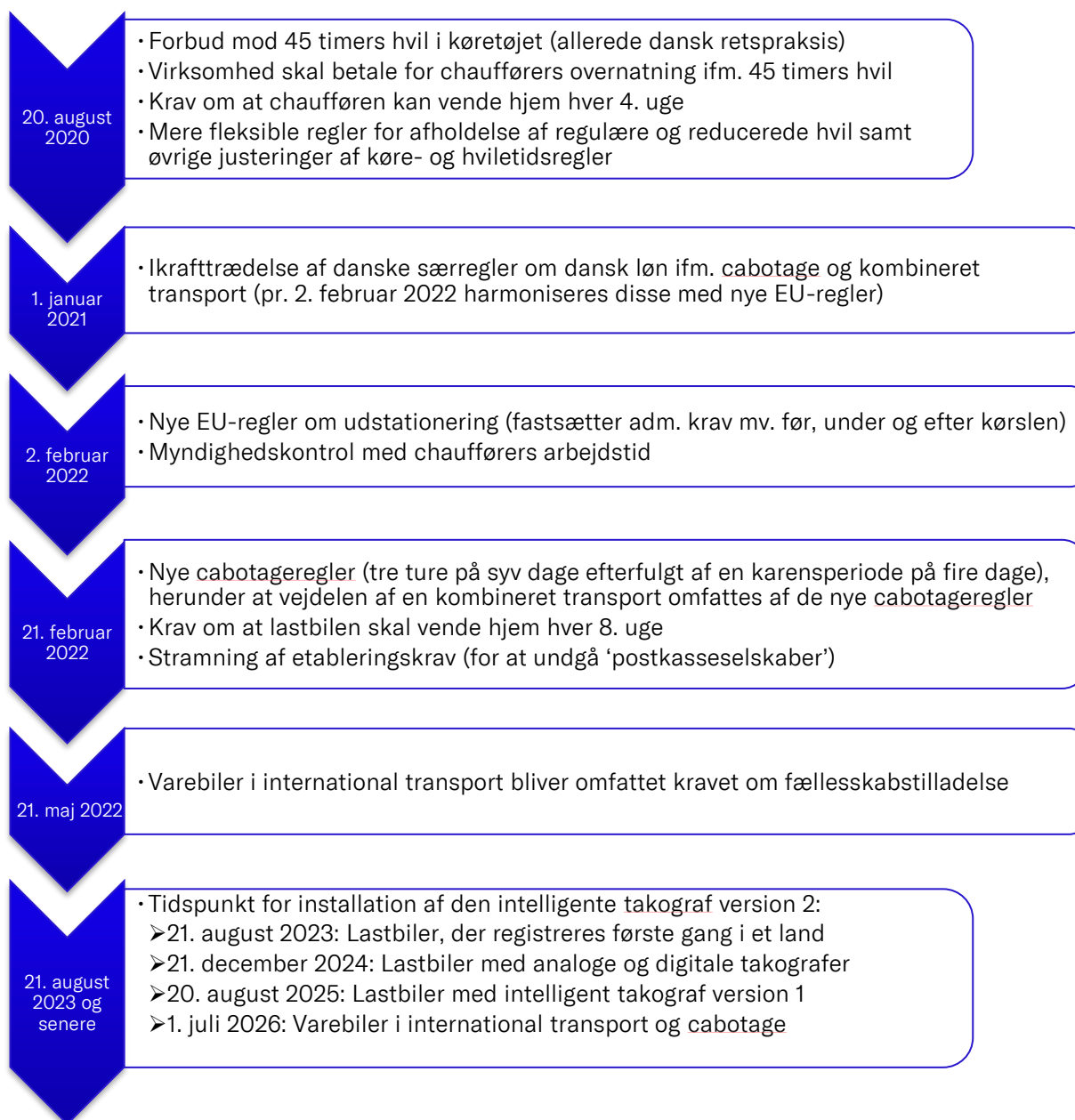


Notat

Overblik over kommende regler i vejtransporten



Ovenstående uddybes yderligere nedenfor.

Nye regler, der er trådt i kraft 20. august 2020

Hvil i førerhuset

Nugældende regler	Nye regler pr. 20. august 2020
<p>Uklare EU-regler, men som følge af dom fra EU-domstolen (Vaditrans-sagen) er det slået fast, at chauffører ikke må afholde deres regulære ugentlige hviletider på 45 timer i lastbilen</p>	<p>Eksplicit forbud mod at chaufføren afholder alle hvil over 45 timer i lastbilen.</p> <p>Har en fører ikke uden videre mulighed for at afholde sit "lange" hvil på egen bopæl, skal transportvirksomheden sikre sig, at føreren kan afholde hvilet i egnet indkvartering og dække alle omkostninger hertil.</p> <p>Det behøver ikke at være indkvartering eksempelvis på hotel eller motel, men kan også være i lokaler, som virksomheden ejer eller lejer, som har tilsvarende faciliteter, ligesom indkvartering i et privat hjem eksempelvis hos familiemedlemmer o.l. vil kunne opfylde kravene.</p> <p>Relevant dokumentation kan være en hotelregning, en lejekontrakt eller en erklæring fra et familiemedlem om, at føreren har overnattet hos den pågældende under egnet indkvartering.</p>
<p>Forbuddet mod hvil i køretøjet håndhæves i vejsidekontrollen.</p> <p>Kontrollen med om arbejdsgiveren har betalt for overnatning kontrolleres i Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol. Transportvirksomheden skal opbevare dokumentation for dækning af omkostninger til indkvartering i et år fra omkostningens afholdelse og skal udleveres til Færdselsstyrelsen efter anmodning.</p>	

Krav om at chaufføren kan vende hjem hver 4. uge

Nugældende regler	Nye regler pr. 20. august 2020
<p>Ingen krav om, at chaufføren kan vende hjem</p>	<p>Krav til virksomhederne om at tilrettelægge chaufførers arbejde, så de <i>kan</i> vende tilbage til enten arbejdsgiverens virksomhed eller chaufførens bopæl hver 4. uge (dog hver 3. uge, hvis chaufføren har afholdt to reducerede ugehvil i træk).</p> <p>Der er ikke tale om en forpligtelse til, at chaufføren skal vende hjem til enten arbejdsgiverens virksomhed eller chaufførens bopæl hjem - chaufføren kan vælge ikke at gøre brug af muligheden for at vende hjem, men transportvirksomheden skal dog dokumentere, at den har tilbudt føreren valget og har tilrettelagt arbejdet i overensstemmelse hermed.</p> <p>(Forpligtelsen gælder ikke for de selvstændige vognmænd).</p>
<p>Kontrollen er en del af Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol af køre- og hviletidsreglerne.</p> <p>Virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder.</p>	

Køre- og hviletid - regulære og reducerede ugehvil

Nugældende regler	Nye regler pr. 20. august 2020
<p>Hovedreglen for chaufførens ugehvil er, at han i to på hinanden følgende uger skal afholde mindst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - to regulære ugentlige hviletider, eller; en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. 	<p>Som noget nyt indføres der yderligere fleksibilitet ift. hovedreglen for chauffører, der udfører <i>international</i> godstransport.</p> <p>En chauffør i international transport kan afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider. Det er dog en betingelse, at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.</p>

Køre- og hviletidsreglerne kontrolleres i vejsidekontrollen og virksomhedskontrollen.

* Med EU's Vejpakken foretages visse mindre justeringer af køre- og hviletidsreglerne. Der henvises til Færdselsstyrelsens oversigt: <https://www.fstyr.dk/da/Erhvervstransport/Koere-og-hviletid/Regler-og-vejledning-om-koere-og-hviletid#aendringer-pr-20-august-2020>

Nye regler, der træder i kraft til februar 2022

Udstationering og krav om dansk løn

Nugældende regler

Nationale særregler indført pr. 1. januar 2021:

Gælder for udenlandske virksomheder, der kører cabotage eller kombineret transport med lastbiler (over 3,5 tons) i Danmark.

De udenlandske virksomheder skal:

- **Forud** for kørslen registrere sig i UTIK med følgende oplysninger:
 - o Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
 - o Oplysninger om transportform.
 - o Registreringsnummer
 - o Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.
 - o Identiteten af og kontaktoplysninger chauffører
 - o Hvilken type kørsel, der udføres.
- **Under** kørslen kunne fremvise:
 - o Bevis for registrering i UTIK.
 - o Ansættelseskontrakt for chaufføren.
 - o Lønsedler eller anden dokumentation med tilsvarende oplysninger, hvor det er muligt at se metoden for udregningen af løn for transporten, for de perioder, hvor chaufføren inden for det seneste år har udført kørsel.
 - o Arbejdstidsopgørelse for chaufføren eller anden tilsvarende dokumentation for samme periode som dokumentationen for aflønning og bevis for lønudbetaling.
 - o Fragtdokumenter, transportkontrakter eller kontroldokumenter for samme periode som dokumentation for aflønning.
 - o Dokumentationen skal være på dansk eller engelsk. Dokumentationen skal endvidere kunne forevises på originalprog.
- **Efter** kørslen kunne fremsende den samme dokumentation til Færdselsstyrelsen, som gælder *under* kørslen
- Aflønne chaufføren med en dansk minimumssats

Nye regler pr. 2. februar 2022

Fælles EU-regler om udstationering gældende pr. 2. februar 2022:

EU's Vejpakke fastsætter hvilke administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene maksimalt må indføre ("harmonisering"). Derfor ruller flere af de danske særregler tilbage. Det er især kravene til dokumentation under kørslen, som lempes som følge af EU-reglerne.

OBS: Lovforslaget, der implementer EU's Vejpakke, fremsættes og behandles i Folketinget i efteråret 2021. Det følgende tager udgangspunkt i det lovforslag, der har været i høring, og forventningen til kommende bekendtgørelser, der udmønter indholdet nærmere (forbehold for ændringer i lovprocessen).

Udstationeringsreglerne er gældende ifm. cabotage, kombineret transport og ikke-bilateral international transport (dvs. såkaldt "tredjelandskørsel"). Transit og bilateral transport er undtaget.

De udenlandske virksomheder skal:

- **Forud** for kørslen via IMI-systemet indsende en udstationeringserklæring, der indeholder oplysninger om:
 - o Virksomhedens identitet
 - o Kontaktoplysninger på transportlederen
 - o Førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort
 - o Startdatoen for førerens ansættelseskontrakt
 - o Udstationeringens planlagte start- og slutdato
 - o Nummerpladerne på motorkøretøjerne
 - o Hvilken type kørsel, der udføres.
- **Under** kørslen kunne fremvise
 - o En kopi af udstationeringserklæringen
 - o Bevis på, at transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten, såsom et elektronisk fragtbrev (e-CMR)
 - o Data fra takografen og navnlig nationalitetsmærket for de medlemsstater, hvor føreren opholdt sig, da vedkommende udførte internationale vejtransporter eller cabotagekørsel
- **Efter** kørslen gælder en forpligtelse til via IMI-systemet på anmodning af myndighederne i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, at sende kopier af beviset på, at transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten og data fra takografen samt dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden, ansættelseskontrakten eller et tilsvarende dokument, arbejdsedler vedrørende førerens arbejde og bevis for betaling. Virksomhederne har en frist på 8 uger til at sende den anmodede dokumentation.

Der lægges i lovforslaget op til at opretholde det gældende aflønningskrav, som det er. Dvs. at udenlandske virksomheder skal aflønne chauffører, der med lastbil kører cabotage og kombineret transport i Danmark, men ikke ifm. "tredjelandskørsel".

Reglerne kontrolleres i hhv. vejside- og virksomhedskontrollen. Den bagudrettede kontrol, der finder sted efter kørslen/udstationeringen, foretages af Færdselsstyrelsen.

Myndighedskontrol med arbejdstid

Nugældende regler	Nye regler pr. 2. februar 2022
<p>Pga. den danske model kontrolleres reglerne om arbejdstid via overenskomst og er ikke underlagt myndighedskontrol.</p>	<p>Med EU's Vejpakke er det besluttet, at anvendelsesområdet for det såkaldte kontroldirektiv – der fastsætter regler om myndighedernes vejside- og virksomhedskontrol af køre- og hviletidsreglerne – udvides til også at omfatte arbejdstidsreglerne.</p> <p>Det følger af de nye EU-regler, at vejsidekontrollen fremover indbefatter kontrol af den udvidede maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer samt anden ugentlig arbejdstid, hvor teknologi (dvs. takografen) gør det muligt at kontrollere effektivt. Virksomhedskontrollen skal omfatte kontrol med gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde.</p> <p><i>OBS: Det er endnu uklart, hvordan Danmark præcist vil implementere myndighedskontrollen af arbejdstidsreglerne i overensstemmelse med den danske model. Lovforslaget, der skal implementere disse regler, er endnu ikke sendt i høring. Der pågår bl.a. drøftelser mellem ministerierne og arbejdsmarkeds parter herom.</i></p>

Den konkrete kontrolmodel kendes endnu ikke, herunder hvad der bliver genstand for vejside- og virksomhedskontrol.

Færdselsstyrelsen har tidligere oplyst, at der alene vil blive kontrolleret arbejdstid i de sager, hvor en eller flere førere har haft mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Kontrollen føres ud fra en risikobaseret tilgang.

Cabotage

Nugældende regler	Nye regler pr. 21. februar 2022
<p>Efter international transport ind i landet kan der udføres op til tre cabotageture inden for syv dage</p>	<p>Efter international transport ind i landet kan der udføres op til tre cabotageture inden for syv dage.</p> <p>Efter afsluttet cabotagekørsel i landet gælder der en karensperiode for lastbilen på fire dage, hvor det ikke er tilladt at udføre ny cabotage i landet</p>
<p><i>Særligt vedr. kombineret transport:</i> Cabotagereglerne gælder ikke for vejdelen af en kombineret transport (dvs. der er ubegrænset adgang for en udenlandsk lastbil til at køre kombinerede transport internt i Danmark)</p>	<p>Danmark vil anvende de nye cabotageregler (ovenfor) på vejdelen af en kombineret transport. Dvs. reglen om tre ture på syv dage efterfulgt af en karensperiode på fire dage.</p> <p>Det er frivilligt og op til de enkelte medlemslande at beslutte, om de vil lade de nye cabotageregler gælde for kombineret transport i deres lande. Medlemslandene har endvidere mulighed for at fastsætte en længere cabotageperiode end syv dage og/eller en kortere karensperiode end fire dage. Reglerne for kombineret transport kan derfor blive forskellige på tværs af EU.</p>

Cabotagereglerne kontrolleres i vejsidekontrollen.

Krav om at lastbilen skal vende hjem hver 8. uge

Nugældende regler	Nye regler pr. 21. februar 2022
<p>Intet krav om, at lastbilen skal vende hjem.</p>	<p>Krav til transportvirksomheden om at planlægge sin flåde af køretøjers aktiviteter på en sådan måde, at de vender tilbage til en af driftscentralerne i virksomhedens etableringsland senest otte uger efter, at de har forladt den.</p>

Da kravet er en del af de samlede krav, som en transportvirksomhed skal opfylde for at have en godskørselstilladelse, vil danske virksomheders efterlevelse af reglen blive kontrolleret af Færdselsstyrelsen ifm. deres tilsyn med godskørselstilladelse.

Stramning af etableringskrav

Nugældende regler	Nye regler pr. 21. februar 2022
<p>Transportvirksomheder skal opfylde et såkaldt etableringskrav for at få og opretholde en fællesskabstilladelse. Dette er i dag løseligt fastsat i EU-reglerne.</p>	<p>Etableringskravet er skærpet med henblik på at forhindre 'postkasseselskaber'.</p> <p>Der gælder strammere krav til, hvilke forretningsdokumenter virksomhederne skal opbevare. En transportvirksomhed skal råde over lokaler, hvor den kan få adgang til de originale udgaver af sine keredokumenter (navnlig sine transportkontrakter), dokumenter vedrørende de køretøjer, som virksomheden råder over, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, socialsikringsdokumenter, dokumenter med oplysninger om afsendelse og udstationering af førere, dokumenter med oplysninger om cabotagekørsel, køre- og hviletider samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om virksomheden opfylder kravene.</p> <p>Virksomheden skal være registreret i et selskabsregister og være skattepligtigt i etableringslandet, ligesom den skal råde køretøjer, som er indregistreret i landet, og et antal chauffører, der i begge tilfælde står i forhold til omfanget af de transporter, der udføres af virksomheden.</p>

Da kravet er en del af de samlede krav, som en transportvirksomhed skal opfylde for at have en godskørselstilladelse, vil danske virksomheders efterlevelse af reglen blive kontrolleret af Færdselsstyrelsen ifm. deres tilsyn med godskørselstilladelse.

Nye regler, der træder i kraft efter 2022

Udskiftning af takograf

Nye regler:

Der sker en fremrykning af tidspunktet for installation af den intelligente takograf version 2:

- 21. august 2023: Lastbiler, der registreres første gang i et land
- 21. december 2024: Lastbiler med analoge og digitale takografer
- 20. august 2025: Lastbiler med intelligent takograf version 1
- 1. juli 2026: Varebiler i international transport og cabotage

Funktionaliteten af den intelligente takograf version 2 forbedres, så det registreres, når et køretøj krydser en landegrænse, og når der læsses og losses varer.

Særligt vedr. varebiler

Varebiler

Følgende regler er nye EU-regler, der ikke tidligere har været gældende for varebiler:

Pr. 21. maj 2021 gælder der krav om tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning med varebiler i international transport (køretøjer mellem 2,5-3,5 tons).

Fra 1. juli 2026 omfattes chauffører af varebiler i international transport og cabotage af køre- og hviletidsreglerne og varebilen skal have installeret en intelligent takograf version 2.

Begge regler kontrolleres i hhv. vejside- og virksomhedskontrollen.