

EUs transportministre enige om vejpakke

Forhandlingerne om EUs nye "vejpakke" har været længe undervejs. Med Rådets generelle indstilling i tirsdags, ser der dog endelig ud til at være kommet afklaring på, hvilke vilkår og betingelser den europæiske vejtransportbranche har at se frem til.

Rådets generelle indstilling vedrører vejpakkens første del, som overordnet har til formål at forbedre de sociale vilkår for chaufførerne. I denne del stilles der blandt andet forslag om ændring af reglerne om cabotagekørsel, køre- og hviletid samt den meget omdiskuterede problemstilling om udstationeringsreglernes anvendelse i forhold til chauffører i den meget mobile transportsektor.

Cabotagekørsel

Den nuværende model for cabotagekørsel opretholdes. Det betyder, at udenlandske vognmænd også i fremtiden kan udføre tre nationale vejtransporter (cabotagekørsler) i ét land inden for syv dage. Derudover vil der blive indført en efterfølgende karenperiode på 5 dage, hvor man ikke kan vende tilbage og udføre cabotagekørsel i det samme land.

Udstationerede chauffører

Udstationeringsreglerne vil modsat retstilstanden i dag også finde anvendelse for chauffører, idet der dog vil blive indført specielle udstationeringsregler, som er særligt tilpasset karakteren af chaufførernes arbejde.

Udfordringen i forhold til udstationeringsreglernes anvendelse er, at chaufførerne ofte arbejder i mange forskellige lande, og at det derfor er svært at konkludere, at chaufførernes tilknytning til et andet land end der, hvor chaufførerne er ansat, er så stor, at de i kraft af udstationeringsreglerne kan påberåbe sig sociale beskyttelsesregler i dette land. Dette problem mener Rådet skal løses ved at foretage en sondring mellem de forskellige opgaver chaufførerne kan påtage sig, inddelt efter i hvilken grad chaufførerne bliver tilknyttet et andet land end der, hvor de er ansat.

Al form for cabotagekørsel vil være omfattet af de nye udstationeringsregler. Derudover vil også vejdelen af en kombineret transport samt ikke-bilaterale internationale transportere, hvor der ikke køres til eller fra det land, hvor chaufføren er ansat, udgøre udstationering.

Transit og bilateral transport, dvs. kørsel fra eller til det land, hvor chaufføren er ansat, vil ikke være omfattet af udstationeringsreglerne, og af hensyn til effektivitet i branchen, vil det i forbindelse med udførelsen af en bilateral transport være muligt at foretage én yderligere lastning/losning hver vej eller alternativt både lastning og losning på returkørslen.

Rådets indstilling indeholder således nogle klare retningslinjer for, hvornår der vil være tale om udstationering. Der ligger dog fortsat en stor udfordring i at finde en fornuftig og praktisk løsning på samarbejdet mellem transportvirksomhederne og myndighederne i de forskellige medlemslande, idet en vognmand, som har ansat chauffører til at udføre international vejtransport, i vidt omfang skal kunne leve op til og kontrollere, at chaufførernes vilkår lever op til de standarder, som gælder i det land eller i de lande, som chaufføren kører i.

Forbud mod regulært ugentligt hvil i førerhuset

Rådet er også blevet enige om en række tiltag i forhold til chaufførernes køre- og hviletid, herunder opretholdelsen af det forbud mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i førerhuset, som EU-Domstolen slog fast i december 2017. Læs mere om denne dom i lyset af den danske 25 timers-parkeringsgrænse i vores tidligere nyhedsbrev:

Status: 25-timers parkeringsgrænse modtager kritik af EU-Kommissionen

Ensartet håndhævelse og kontrol af reglerne

Et af de største problemer med den nuværende EU-retlige lovgivning inden for vejtransportsektoren er, at reglerne ikke bliver fortolket ens i alle medlemslandene, hvilket er en udfordring for de transportvirksomheder, som i kraft af EU-rettens regler om fri bevægelighed, udfører transport i andre medlemslande, end der hvor virksomheden er etableret.

For at lette transportvirksomhedernes adgang til det indre marked, vil Rådet sikre mere ensartet håndhævelse og kontrol på tværs af medlemslandene, hvilket man blandt andet vil opnå ved at stille krav om digitalisering og anvendelse af specifikke platforme til dokumentation og kommunikation. Læs mere om EUs digitaliseringsstrategi i transportsektoren i vores tidligere nyhedsbrev:

EU-Kommissionen: Transportdokumenter skal udveksles på digitale platforme

NJORD Law Firm holder sig løbende opdateret på reglerne om godskørsel i EU. Næste skridt på vejen mod endelig vedtagelse af vejpakken Europa-Parlamentets transportudvalgs afstemning om Rådets indstilling den 13. december 2018.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM