



VEJTRANSPORT: HARMONISERING AF LOVBESTEMMELSERNE

Det er ikke muligt at skabe et fælles europæisk vejtransportmarked uden at harmonisere de lovbestemmelser, der gælder i medlemsstaterne. De bestemmelser, der vedtages af Den Europæiske Union, er af afgiftsmæssig, teknisk, administrativ og social art.

RETSGRUNDLAG OG MÅL

Afsnit VI i Lissabontraktaten, særlig artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). En fælles vejtransportpolitik, som sikrer rimelige konkurrencevilkår og fri udveksling af tjenesteydelser, forudsætter en harmonisering af medlemsstaternes lovbestemmelser. Dette gælder ikke blot beskatning (moms, vægtafgift, afgift på mineralolier) og statsstøtte, men også tekniske standarder (største tilladte dimensioner og vægt), sociale regler og miljøbeskyttelsesforanstaltninger.

RESULTATER

A. Afgiftsmæssig og teknisk harmonisering

1. Punktafgiftssystemet og infrastruktureafgifter

Den 8. juli 2008 fremlagde Kommissionen en [initiativpakke om grønnere transport](#), som gav en transparent og generelt anvendelig model til beregning af alle eksterne omkostninger, herunder omkostninger i forbindelse med miljø, støj, kødannelse og sundhed. Denne model har fungeret som grundlag for beregningen af afgifter for benyttelse af infrastruktur i forbindelse med revisionen af [direktiv 1999/62/EF](#) af 17. juni 1999 (også kendt som »eurovignetdirektivet«) og den blev forløber for en strategi for gradvis anvendelse af denne model på alle trafikformer.

Eurovignetdirektivet udgør fortsat referencegrundlaget med hensyn til opkrævning af afgifter hos transportvirksomhederne til dækning af infrastrukturomkostningerne. Det blev ændret ved [direktiv 2006/38/EF](#) af 17. maj 2006 og [direktiv 2011/76/EU](#) af 27. september 2011. »Eurovignetdirektivet« er baseret på princippet om, at forurenere betaler, og på internalisering af de eksterne omkostninger ved vejtransport. Det har til formål at sikre, at de omkostninger, der er forbundet med tunge godskøretøjers brug af infrastrukturen, afspejles i omkostningerne.

Som led i Kommissionens lovgivningsmæssige dagsorden »Europa på vej«, der blev offentliggjort den 31. maj 2017, er der nu to nye forslag til ændring af »eurovignetdirektivet« på bordet: et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv



om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (under den almindelige lovgivningsprocedure ([COM\(2017\)0275](#))) og et forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på køretøjer (CNS — høringsprocedure ([COM\(2017\)0276](#))).

Et andet første udkast, som også er opført på den lovgivningsmæssige dagsorden 2017 »Europa på vej«, er et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om manglende indbetaling af vejafgifter i EU ([COM\(2017\)0280](#)). Efter afslutningen af den fælles beslutningsprocedure blev forslaget godkendt og efterfølgende offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende som [direktiv \(EU\) nr. 2019/520](#).

2. Emissionsstandarder

[Forordning \(EF\) nr. 443/2009](#) og [forordning \(EU\) nr. 510/2011](#) fastsætter præstationsnormer for emissioner fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer som led i en integreret tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne. Disse forordninger blev ændret ved [forordning \(EU\) nr. 333/2014](#) af 11. marts 2014 om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye personbiler og ved [forordning \(EU\) nr. 253/2014](#) af 26. februar 2014 om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer.

Et nyt forslag om præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner ([COM\(2017\)0676](#)), der ændrer forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning), ophæver forordning (EF) nr. 443/2009 [2007/0297 \(COD\)](#) og ophæver forordning (EU) nr. 510/2011 [2009/0173 \(COD\)](#) har til formål at fastsætte emissionsreduktionsmål for 2025 og 2030. Den fælles beslutningsprocedure er nu afsluttet, og retsakten er blevet godkendt. Den endelige retsakt blev offentliggjort i EU-Tidende i april 2019 ([2017/0293 \(COD\)](#)).

3. Maksimalt tilladte dimensioner og vægt

[Direktiv 96/53/EF](#) af 25. juli 1996 om fastsættelse af størst tilladte dimensioner og vægt i national og international trafik er basisdokumentet for så vidt angår dimensionsnormerne i Unionen for alle tunge godskøretøjer, der cirkulerer mellem medlemsstaterne. Artikel 4 i direktivet giver imidlertid mulighed for nationale undtagelser: Medlemsstaterne kan tillade brug af længere og tungere køretøjer end de i bilaget fastsatte grænser (18,75 m og 40 t) til transportvirksomhed, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om de trufne foranstaltninger, som derefter indrømmer undtagelser.

Dette direktiv blev suppleret og ændret ved [direktiv 97/27/EF](#) af 22. juli 1997 (der senere blev ophævet af forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009) og [direktiv 2002/7/EF](#) af 18. februar 2002, der navnlig sigter på at harmonisere dimensionerne for busser for at



muliggøre fri bevægelighed i Unionen og navnlig en velfungerende cabotageaktivitet på passagertransportområdet.

[Direktiv \(EU\) 2015/719](#) af 29 april 2015 ændrede Rådets direktiv 96/53/EF og fastsatte de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Senest har Kommissionen fremlagt et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse [COM\(2018\)0275](#)) for at ændre Rådets direktiv 96/53/EF for så vidt angår fristen for gennemførelsen af de særlige regler vedrørende de største tilladte længder i tilfælde af førerhuse med forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og sikkerhed. I marts 2019 vedtog Parlamentet sin førstebehandlingsholdning. Den endelige retsakt blev offentliggjort i EU-Tidende i juni 2019 ([2018/0130 \(COD\)](#))).

B. Administrativ harmonisering

1. Obligatoriske forpligtelser for føreren

Med [direktiv 91/439/EØF](#) af 29. juli 1991 om kørekort blev der fastlagt fælles format og køretøjsklasser, princippet om gensidig anerkendelse blev indført, og der blev fastsat basale krav til helbred og færdigheder. Med [direktiv 96/47/EF](#) af 23. juli 1996 blev der indført et alternativt format for kørekort, så det kunne have samme format som et kreditkort. Det tredje direktiv om kørekort, [direktiv 2006/126/EF](#) af 20. december om ophævelse af direktiv 91/439/EØF), gør med virkning fra 19. januar 2013 dette kreditkortformat obligatorisk for alle nye kørekort i Unionen. Desuden skal alle nuværende papirkørekort erstattes med det nye format i plastik i forbindelse med fornyelse eller senest i 2033. Alle nye kørekort får en fast gyldighedsperiode (på 10-15 år for motorcykler og biler afhængigt af landet og på fem år for lastbiler og busser) og vil være gyldige i hele Unionen. Den forventede harmonisering skal opfylde følgende mål: bekæmpelse af svig, begrænsning af kørekortsturisme, sikkerhed for fri bevægelighed og forbedring af trafikikkerhed.

Den 1. februar 2017 offentliggjorde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort ([COM\(2017\)0047](#)). Direktivet blev offentliggjort i [EU-Tidende](#) den 2. maj 2018.

Fra 4. december 2011 er førerattesten reguleret ved [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Denne lovgivning træder i stedet for [forordning \(EF\) nr. 484/2002](#) om ændring af Rådets [forordninger \(EØF\) nr. 881/92](#) og [\(EØF\) nr. 3118/93](#). Førerattesten er et ensartet dokument, som attesterer, at føreren af et køretøj, der udfører vejtransporttjenester mellem medlemsstaterne, er lovligt beskæftiget af den pågældende transportvirksomhed i EU i den medlemsstat, hvor den erhvervsdrivende er etableret, eller lovligt stilles til rådighed for denne aktør.

2. Indregistrering af køretøjer

[Rådets direktiv 1999/37/EF](#) af 29. april 1999 (ændret ved [direktiv 2003/127/EF](#) og ved [direktiv 2014/46/EU](#)) harmoniserer registreringsdokumenter for motorkøretøjer



og forenkler dermed kontroller af ejerforhold og overdragelser mellem borgere i to forskellige medlemsstater. Med [forordning \(EF\) nr. 2411/98](#) af 3. november 1998 om gensidig anerkendelse af registreringslandets kendingsbogstaver for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ved kørsel inden for Fællesskabet indføres obligatorisk gengivelse af det retroreflekterende Europaflag på nummerpladen samt medlemsstatens kendingsbogstaver med hvidt eller gult yderst til venstre på nummerpladen.

C. Social harmonisering om arbejdstid, køretid og hvileperioder

Transporterhvervet var ikke omfattet af [direktiv 93/104/EF](#) af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden. Med [direktiv 2002/15/EF](#) af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, tilstræbes det at fastsætte mindstekrav til arbejdstidens tilrettelæggelse, som skal forbedre chaufførernes sundhed og sikkerhed. Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid er i henhold til direktivets bestemmelser på 48 timer. Den kan dog udgøre 60 timer, hvis det ugentlige gennemsnit beregnet over en periode på fire måneder ikke overstiger 48 timer. Den maksimale daglige og ugentlige køretid, pauser og den minimale daglige og ugentlige hvileperiode er fastlagt i [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) af 15. marts 2006, der ophæver [forordning \(EØF\) nr. 3820/85](#) af 20. december 1985. Den finder anvendelse på chauffører, der udfører godstransport (køretøjer på mere end 3,5 ton) eller personbefordring (køretøjer, der befordrer mere end ni personer), og har indført hyppigere pauser samt forbedret og forenklet kontrol- og sanktionsmulighederne. Med [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) blev også [forordning \(EØF\) nr. 3821/85](#) af 20. december 1985 ændret, og den digitale fartskriver blev obligatorisk. Eftersom der ikke kan snydes med denne, lettes afsløringen af overtrædelser af EU's sociallovgivning. [Direktiv 2006/22/EF](#) af 15. marts 2006 fastsætter minimumskrav i medfør af ovennævnte forordninger og minimumshyppighed af de kontroller (mindst 3 % af chaufførernes arbejdsdage i 2010), som medlemsstaterne skal udføre med hensyn til overholdelsen af køretid, pauser og hvileperioder. [Forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) er også forbundet med [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#), der regulerer kravene til fartskrivere. Udskiftning af de analoge fartskrivere med digitale vil gradvis gøre det muligt at kontrollere større mængder data hurtigere og mere præcist. Derfor vil medlemsstaterne være i stand til at foretage mere kontrol. Som led i vejtransportpakken i 2009 ændrede [forordning \(EF\) nr. 1073/2009](#) af 21. oktober 2009 [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#), »12-dagesreglen« blev genindført, hvorved buschauffører, der beskæftiger sig med at udføre en enkelt lejlighedsvis personbefordring, kan arbejde i op til 12 på hinanden følgende dage (i stedet for højst seks), forudsat at det er en international lejlighedsvis kørsel, som omfatter mindst én 24-timers pause. Endvidere bør undtagelsen kun indrømmes på strenge betingelser, der beskytter vejsikkerheden og forpligter chaufførerne til at holde ugentlige hvileperioder umiddelbart inden og efter denne tjeneste. Andre betingelser tilføjes fra den 1. januar 2014: Køretøjet skal være udstyret med en digital fartskriver, og ved kørsel mellem kl. 22 og kl. 6 skal den sammenhængende køretid for samme chauffør reduceres med tre timer, eller der skal være flere chauffører til stede. Lovgivningen om vejtransport som f.eks. [direktiv 2002/15/EF](#) og [direktiv 2006/22/EF](#) supplerer [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#), især med hensyn til arbejdstid og håndhævelse.



Den 31. maj fremlagde Kommissionen sin lovgivningsmæssige pakke »Europa på vej«, der indeholder et forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) for så vidt angår lokalisering ved hjælp af fartskrive ([COM\(2017\)0277](#)). Som del i Kommissionens vejtransportpakke 2017 fremlagde Kommissionen også et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af [direktiv 2006/22/EF](#) for så vidt angår håndhævelseskrav og om særlige regler med hensyn til [direktiv 96/71/EF](#) og [direktiv 2014/67/EU](#) i forbindelse med udstationering af førere i vejtransportsektoren ([COM\(2017\)0278](#)). I april 2019 vedtog Parlamentet en holdning ved førstebehandling om begge forslag. I september 2019 besluttede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) at indlede interinstitutionelle forhandlinger. I januar 2020 blev den tekst, der blev opnået enighed om i forbindelse med de interinstitutionelle forhandlinger i forbindelse med andenbehandlingen, godkendt af udvalget ([2017/0121 \(COD\)](#)).

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har inden for sine lovgivningsmæssige beføjelser støttet de fleste af Kommissionens harmoniseringsforslag, men har samtidig sat sit eget præg, navnlig på følgende områder: Ved den seneste revision af eurovignetdirektivet styrkede Europa-Parlamentet de miljømæssige aspekter med det resultat, at vejafgiften fra andet halvår af 2013 vil kunne omfatte omkostningerne ved støj- og luftforurening. Dette resultat, som Parlamentet betragter som det absolutte minimum for at sikre, at princippet om at forureneren betaler, kan finde anvendelse på vejtransport, blev opnået takket være Transport- og Turismeudvalgets energiske indsats. I sin [beslutning af 15. marts 2017](#) om Kommissionens godkendelse af Tysklands reviderede plan om indførelse af vejskat påpegede Parlamentet, at der pågår en overtrædelsesprocedure mod Tyskland om indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, hvilket er i strid med EU-retten og krænker de grundlæggende principper i traktaterne.

I sin [beslutning fra 9. september 2015](#) om gennemførelse af [hvidbogen om transport fra 2011](#): »status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet«, opfordrede Parlamentet Kommissionen til at foreslå yderligere lovgivningsmæssige foranstaltninger på visse områder, der nævnes ovenfor. Parlamentet anmodede navnlig om en revision af det tredje direktiv om kørekort ([direktiv 2006/126/EF](#)) med henblik på at styrke kravene til udstedelse af kørekort og chaufførers uddannelse, og til en nyvurdering af [direktiv \(EU\) 2015/719](#) af 29. april 2015 om ændring af [direktiv 96/53/EF](#) om fastsættelse af de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt i national og international trafik.

Europa-Parlamentet har fået gennemført en markant forøgelse af kontrollerne af køre- og hviletiderne og har hele tiden være fortalere for en reel harmonisering af de sociale bestemmelser på EU-niveau. I denne forbindelse opfordrede Parlamentet Kommissionen til »senest i 2013 på ny at gennemføre en revision af køre- og hviletidsbestemmelserne for passager- og godstransport og at harmonisere fortolkningen af gennemførelse og håndhævelse«. Rapporten om status for EU's marked for godskørsel ([COM\(2014\)0222](#)), som blev vedtaget den 14. april 2014,



beskriver på den ene side udviklingen på markedet og på den anden side den sociale dimension ved godstransport ad landevej.

Den 16. oktober 2017 blev der afholdt en fælles høring med Transport- og Turismeudvalget og Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender om arbejdsvilkårene for mobile arbejdstagere i transportsektoren. Endvidere har Europa-Parlamentets Temaafdeling for Struktur- og Samhørighedspolitik offentliggjort en undersøgelse med titlen »[Forskning for Transport- og Turismeudvalget — Vognmænd i EU: Sociale forhold og arbejdsforhold](#)«, som ajourfører en undersøgelse gennemført i 2013. Den indeholder en analyse af gældende social- og arbejdsmarkedslovgivning og arbejdsvilkårene for erhvervschauffører i vejgodstransportsektoren. Den indeholder en analyse af gældende social- og arbejdsmarkedslovgivning og arbejdsvilkårene for erhvervschauffører i vejgodstransportsektoren. Den koncentrerer sig om de grundlæggende sociale spørgsmål, som opstår i denne del af transportsektoren, herunder køre- og hviletid og praktiske aspekter, der indvirker direkte på chaufførers livskvalitet, f.eks. ansættelsesordninger og indkomstniveau.

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

