



# Trace 2

## Effektiv og harmoniseret håndhævelse af mobilitetspakke 1

UDARBEJDET AF: CORTE, ETF, IRU og SQUARIS konsulenter



Med støtte fra: Severine Piccard

Endelig version  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

**FOR DEN**

**EUROPÆISKE KOMMISSION**

Generaldirektoratet for mobilitet og transport  
Direktorat C - Jord  
Enhed C.1 - Vejtransport  
1049 Bruxelles  
E-mail: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

DISCLAIMER - Dette dokument er en vejledning, og anbefalingerne heri er ikke bindende. Det er udarbejdet af forfatterne i henhold til kontraktnummer: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) med Den Europæiske Union. De meninger, der udtrykkes, er kun entreprenørens og repræsenterer ikke den ordregivende myndigheds officielle holdning.

Den originale engelske version af dette dokument er blevet oversat til dit sprog ved hjælp af en software. Dette er ikke en officiel oversættelse. I tilfælde af uoverensstemmelser vil den originale engelske version af dokumentet være gældende.

# TRACE2 Vejledning om håndhævelse af direktiv 2020/1057 - Udstationering af chauffører



# Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| 1. Indledning .....   | 1  |
| 2. Forståelse af reglerne .....   | 3  |
| 2.1 Samspillet mellem <i>lex specialis</i> og relaterede EU-regler.....   | 3  |
| 2.2 Vejtransport - i eller uden for udstationering? .....   | 4  |
| 2.2.1 Regler, der gælder for godstransport .....  | 4  |
| 2.2.2 Regler for transport af passagerer .....  | 7  |
| 2.3 I eller uden for udstationering - gældende ansættelsesvilkår .....  | 11 |
| 2.3.1 Vederlag og godtgørelser .....  | 12 |
| 2.3.2 Beregning af udstationeringens varighed.....  | 13 |
| 2.4 Andre tilfælde.....   | 14 |
| 2.4.1 Chauffører ansat gennem vikarbureauer .....   | 14 |
| 2.4.2 Overførsel inden for virksomheden .....   | 14 |
| 2.4.3 Operationer med tredjelande.....  | 14 |
| 2.4.4 Selvstændige chauffører.....  | 15 |
| 3. Håndhævelse af reglerne.....   | 17 |
| 3.1 Administrative regler og kontrolforanstaltninger.....   | 17 |
| 3.2 Inspektioner ved vejsiden.....  | 19 |
| 3.2.1 Målsætning.....   | 19 |
| 3.2.2 Dokumenter, der bør anmodes om, og hvad man skal kigge efter.....   | 19 |
| 3.2.3 Røde flag.....  | 28 |
| 3.2.4 Mulige måder at fortsætte med vejsideinspektioner på: Rækkefølge og tjekliste med spørgsmål. ....                         | 30 |
| 3.3 IMI-inspektioner.....   | 36 |
| 3.3.1 Oversigt over IMI-moduler.....  | 36 |
| 3.3.2 Målsætninger.....   | 38 |
| 3.3.3 Dokumenter, der kan anmodes om .....  | 38 |
| 3.4 Samarbejde mellem myndigheder .....   | 40 |
| 3.4.1 Gensidig bistand med etableringsmedlemsstaten .....   | 40 |
| 3.4.2 Arbejdsmarkedets parter rolle .....   | 40 |
| Bilag 1: Hvornår er en chauffør omfattet eller ikke omfattet af udstationeringsreglerne: forklaring for godstransport. ....     | 41 |
| Bilag 2: Hvornår er en chauffør omfattet eller ikke omfattet af udstationeringsreglerne: forklaringer for persontransport ..... | 62 |
| Bilag 3: Fastlæggelse af den gældende arbejdsret - <i>Rom I-forordningen</i> .....  | 72 |

## Forkortelser og akronymer

|                   |  |
|-------------------|--|
| EU-DOMSTOLEN      | Den Europæiske Unions Domstol                  |
| EU                | Den Europæiske Union                           |
| DG MOVE           | Generaldirektoratet for mobilitet og transport |
| IMI               | Information om det indre marked (system)       |
| SPØRGSMÅL OG SVAR | Spørgsmål og svar                              |
| RTPD              | Udstationeringserklæring for vejtransport      |

## Liste over bokse, figurer, tabeller

|  |    |
|--|----|
| Boks 1 - Udstationering - gældende vilkår og betingelser i henhold til værtslandets standarder ..... | 12 |
| Boks 2 - Vigtigheden af kommunikationskanaler mellem håndhævende myndigheder .....                   | 19 |
| Boks 3 - Eksempel på en udstationeringserklæring .....   | 21 |
| Boks 4 Scan på vejen trin for trin .....   | 26 |
| Boks 5 - Tjekliste med spørgsmål til vejkontrol ved transport af varer .....                         | 32 |
| Boks 6 - Tjekliste med spørgsmål til vejkontrol af passagertransport .....                           | 33 |
| Boks 7 - Indikatorer til bestemmelse af chaufførers sædvanlige arbejdssted .....                     | 74 |
| <br>   |    |
| Figur 1 En trinvis tilgang til vejsidekontrol .....  | 31 |
| Figur 2 - Trin-for-trin-tilgang til transport af varer .....   | 34 |
| Figur 3 - Trin for trin-tilgang til transport af passagerer .....                                    | 35 |
| <br>   |    |
| Tabel 1 - Regler, der gælder for fragt - en oversigt .....   | 7  |
| Tabel 2 - Oversigt over lex specialis i forbindelse med persontransport .....                        | 10 |

# 1. Introduktion

Dette dokument omhandler håndhævelsen af udstationeringsreglerne i vejtransportsektoren som ændret af den sociale søjle i mobilitetspakke I<sup>1</sup>. En vellykket håndhævelse<sup>2</sup> vil i høj grad afhænge af en fælles og grundig forståelse af de gældende regler og af et effektivt samarbejde mellem alle kompetente myndigheder i hver medlemsstat såvel som mellem alle medlemsstater.

Nye bestemmelser om anvendelse af udstationeringsregler for vejtransportchauffører blev indført ved direktiv (EU) 2020/1057<sup>3</sup> som en *lex specialis* til de generelle regler om udstationering af arbejdstagere, der er fastsat i direktiv 96/71/EF<sup>4</sup> (herefter "udstationeringsdirektivet") og til håndhævelsesdirektivet 2014/67/EU<sup>5</sup> (herefter "håndhævelsesdirektivet").

Som en *lex specialis* indeholder direktiv 2020/1057 specifikke regler til bestemmelse af især:

- hvornår en fører skal betragtes som udstationeret, og hvornår føreren ikke skal betragtes som udstationeret baseret på arten af den eller de transportoperationer, som denne fører udfører.
- de administrative krav og kontrolforanstaltninger, der gælder før, under og efter udstationering.

EU's medlemslande skulle omsætte dette direktiv til national lovgivning senest den 2. februar 2022.

For alle sektorer, inklusive vejtransport, er en udstationeringssituation en midlertidig opgave uden for et sædvanligt arbejdssted. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (også kendt som "*Rom I*")<sup>6</sup> er den EU-lov, der hjælper med at definere, hvilken national arbejdsret der regulerer ansættelseskontrakten, under hensyntagen til det sædvanlige arbejdssted.

Denne vejledning zoomer ind på *lex specialis* og forfølger følgende dobbelte mål:

- at udvikle en klar og fælles forståelse af de nye regler, der er indført med Mobilitetspakke I i forhold til udstationering af chauffører, og
- at give vejledning til håndhævere om, hvordan man kontrollerer udstationeringsregler.

---

<sup>1</sup> Mobilitetspakke I består af to forordninger (EU) 2020/1054, (EU) 2020/1055 og et direktiv (EU) 2020/1057.

<sup>2</sup> I denne vejledning skal begrebet "håndhævelse" forstås som kontrol af overholdelse. Fastlæggelsen af sanktioner og deres udførelse ligger uden for dette dokumentets anvendelsesområde. I tilfælde af overtrædelser skal sanktionerne anvendes i overensstemmelse med national lovgivning under hensyntagen til EU's principper om proportionalitet, effektivitet og afskrækkende virkning.

<sup>3</sup> *Direktiv 2020/1057* om særlige regler med hensyn til *direktiv 96/71* og *direktiv 2014/67* for udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af *direktiv 2006/22* for så vidt angår håndhævelseskrav og *forordning 1024/2012*. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Denne vejledning er resultatet af diskussioner med medlemmerne af en fokusgruppe nedsat under TRACE 2 om udstationering af chauffører. Gruppen omfattede nationale transportmyndigheder og arbejdsmarkedets parter med håndhævelsesbaggrund.

Den første del af dette dokument beskriver de materielle regler: *lex specialis*, og hvordan den skal læses i sammenhæng med relaterede juridiske instrumenter. Baseret på denne forståelse søger anden del at identificere centrale håndhævelsesudfordringer og bedste praksis til at håndtere dem. En detaljeret forklaring af *lex specialis* i forhold til passager- og godstransport kan findes i henholdsvis bilag 1 og 2. Kontekstuelle oplysninger om den gældende lovgivning for ansættelseskontrakter findes i bilag 3.

## 2. Forståelse af reglerne

### 2.1 Samspillet mellem *lex specialis* og relaterede EU-regler

En udstationeret arbejdstager er "en arbejdstager, der i en begrænset periode udfører sit arbejde på en anden medlemsstats område end den, hvor han normalt arbejder"<sup>7</sup>. En udstationeringssituation indebærer således, at der eksisterer et stabilt ansættelsesforhold i en medlemsstat, som arbejdstageren forventes at vende tilbage til, når udstationeringsperioden i en anden medlemsstat er afsluttet. Udstationeringserklæringer i henhold til direktiv 2020/1057 skal indeholde oplysninger om den lov, der gælder for ansættelseskontrakten. Kontekstuelle oplysninger om, hvordan man bestemmer den lov, der gælder for ansættelseskontrakter med hensyn til chaufførernes sædvanlige arbejdssted, findes i bilag 3 i denne vejledning.

Direktivet om udstationerede arbejdstagere opregner en række centrale arbejds- og ansættelsesvilkår, der er indeholdt i lovgivningen og/eller kollektive overenskomster, og som gælder for chaufføren i udstationeringssituationen.

Som det er beskrevet i det følgende afsnit 2.2 Vejtransport - i eller uden for udstationering? definerer *lex specialis* de typer af vejtransportoperationer, der udløser anvendelse af direktivet om udstationering af arbejdstagere, og dem, der ikke gør, afhængigt af graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens område. Ifølge betragtning 9 i *lex specialis* er nøgleprincippet for at afgøre, om der er tale om udstationering, at der er en tilstrækkelig forbindelse mellem chaufføren og den leverede tjeneste og en værtsmedlemsstats territorium.

Håndhævelsesdirektivet om udstationering, der blev vedtaget i 2014, søger at styrke den praktiske anvendelse af udstationeringsreglerne ved at tage fat på spørgsmål om svig, omgåelse af reglerne, inspektion og overvågning, underentrepriser og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne. Håndhævelsesdirektivet specificerer administrative krav og kontrolforanstaltninger. I henhold til håndhævelsesdirektivet har medlemsstaterne også lov til at indføre yderligere krav og foranstaltninger, når de er berettigede og forholdsmæssige. Dette er forbudt i henhold til direktiv (EU) 2020/1057, som indeholder en lukket og harmoniseret liste over administrative krav til kontrol af overholdelsen af reglerne for udstationering af førere. Afsnit 3 i denne vejledning giver en overordnet beskrivelse af disse specifikke håndhævelsesregler.

*Lex specialis* behandler ikke de særlige situationer for udstationerede arbejdstagere, der er ansat af vikarbureauer<sup>8</sup>. Chauffører fra vikarbureauer er derfor omfattet af direktivet om udstationerede arbejdstagere, når de udfører grænseoverskridende opgaver.

På samme måde behandler *lex specialis* ikke situationen med virksomhedsinterne overførsler, dvs. chauffører, der udstationeres til et datterselskab eller en virksomhed, der ejes af vejoperatøren. Igen er sådanne ordninger fuldt ud dækket af direktivet om udstationerede arbejdstagere.

---

<sup>7</sup> Artikel 2, stk. 1 i direktiv 96/71

<sup>8</sup> Artikel 1, stk. 2, i direktiv 2020/1057



## Sammenfatning

- En udstationeret arbejdstager er en arbejdstager, der i en begrænset periode udfører sit arbejde i en anden medlemsstat end den, hvor han eller hun normalt arbejder.
- **Mens direktivet om udstationering af arbejdstagere og dets håndhævelsesdirektiv indeholder de generelle regler for "udstationering af arbejdstagere" i alle sektorer, herunder vejtransport, indeholder *lex specialis* særlige regler for "udstationering af chauffører" i vejtransportsektoren.**

## 2.2 Vejtransport - i eller uden for udstationering?

*Lex specialis* indeholder et sæt specifikke regler for transport af gods og passagerer. De følgende afsnit giver et overblik over de gældende regler. Eksempler på komplekse operationer og tilhørende forklaringer kan findes i *bilag 1* og *2*.

Det er vigtigt at bemærke, at selvstændige chauffører, chauffører ansat gennem vikarbureauer og virksomhedsinternt udstationerede ikke er omfattet af *lex specialis*. De regler, der gælder for disse specifikke kategorier, er beskrevet i *afsnit 2.4 - Specifikke tilfælde*.

### 2.2.1 Regler for godstransport

*Lex specialis* skelner mellem forskellige typer af transportoperationer i forbindelse med godstransport: cabotage, ikke-bilaterale internationale operationer, bilaterale internationale operationer, bilaterale internationale operationer med begrænsede yderligere aktiviteter, indledende/afsluttende vejstrækning af kombineret transport og transit.

A. Chauffører betragtes som udstationerede, når de udfører følgende operationer:

#### 2.2.1.1 Cabotage

Cabotagekørsel forstås som indenlandsk kørsel for fremmed regning, der udføres midlertidigt på en medlemsstats område af en operatør, der er etableret i en anden medlemsstat. Cabotagekørsel henviser til ikke-hjemmehørende transportvirksomheder, der i stedet for at vende tomme tilbage efter en international tur, afhenter og leverer en yderligere last i værtslandet, før de vender tilbage til grænsen.

- *Chauffører, der udfører cabotagekørsel, betragtes altid som udstationerede arbejdstagere.*

#### 2.2.1.2 Ikke bilaterale internationale transportoperationer

Disse operationer betegnes i *lex specialis* som "ikke bilaterale internationale transportoperationer"<sup>9</sup> eller, med andre ord, som "cross-trade operationer"<sup>10</sup>.

Eksempler på ikke-bilaterale/krydshandelsoperationer, der falder inden for udstationeringens anvendelsesområde, omfatter:

- International transport mellem to medlemsstater, hvoraf ingen er det land, hvor vejoperatøren er etableret.
- Der udføres flere laste- og/eller losseoperationer i forbindelse med en international transport (dvs. mere end det, der er tilladt i henhold til 1+1- og 0+2-reglerne).
- *Chauffører, der udfører ikke-bilaterale internationale transportoperationer, betragtes som udstationerede arbejdstagere.*

B. Chauffører anses for ikke at være udstationeret, når de udfører følgende opgaver:

### **2.2.1.3 Internationale bilaterale operationer**

En international bilateral operation involverer transport af varer baseret på en transportkontrakt mellem den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, og et andet land (en EU-medlemsstat eller et tredjeland).

- *Chauffører, der udfører internationale bilaterale operationer, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.1.4 Bilaterale operationer + en aktivitet med lastning og/eller losning i medlemsstater, der krydses (1+1)**

Den operation, der omtales som 1+1-operation, forstås som en bilateral operation, hvor der foregår en begrænset ekstra aktivitet med lastning og/eller losning. "Og/eller" betyder, at der enten kan være én pålæsning eller én aflæsning, men også én pålæsning og én aflæsning under en bilateral rejse. Hvis der er én lastning og én losning, må disse to aktiviteter ikke finde sted i samme medlemsstat (dette ville udgøre cabotage).

- *Chauffører, der udfører 1+1 operationer, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.1.5 Bilaterale operationer + to aktiviteter med lastning og/eller losning under returrejsen (0+2)**

En 0+2-operation forstås som en bilateral returoperation, hvor der finder to yderligere aktiviteter sted i form af lastning og/eller losning. Der kan kun være en 0+2, hvis der ikke har været nogen ekstra aktivitet under den udgående tur.

---

<sup>9</sup> Betragtning 13

<sup>10</sup> Europa-Kommissionen (2022), *Spørgsmål og svar om udstationering af chauffører i henhold til direktiv 2020/1057 i forbindelse med godstransport.*

- *Chauffører, der udfører 0+2 bilaterale operationer, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.1.6 Transit**

Transit forstås som kørsel gennem en medlemsstats område uden nogen form for på- eller aflæsning. Ifølge betragtning 11 i *lex specialis* indebærer transitoperationer ikke en væsentlig forbindelse mellem chaufførens aktiviteter og den medlemsstat, *der transiteres*. Dette omfatter f.eks. stop af hygiejniske årsager.

- *Chauffører, der rejser gennem medlemsstater, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.1.7 Den indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret transport.**

Chauffører, der udfører en indledende eller afsluttende vejstrækning, som i sig selv består af en international bilateral operation, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.

Omvendt er chauffører, der udfører en indledende eller afsluttende vejstrækning, som i sig selv består af en ikke-bilateral operation, udstationerede chauffører.

### **2.2.1.8 Andre operationer**

Tomkørsel forstås som tomkørsel, uden gods om bord på køretøjet, og som udføres i forbindelse med en kørsel med last<sup>11</sup>. Kommissionens ekspertgruppe, der støttes af Kommissionens Juridiske Tjeneste, har udarbejdet et Q&A-dokument, der har til formål at afklare forståelsen af *lex specialis* (se bilag 1).

Ifølge Q&A'erne gælder de regler, der gælder for en rejse med last, også for den tilknyttede rejse uden last. For eksempel vil en tomkørsel efter en cabotagekørsel eller en ikke-bilateral international kørsel udgøre en udstationeringssituation. Omvendt vil en tomkørsel efter en bilateral operation ikke være udstationering.

### **2.2.1.9 Oversigt**

Baseret på ovenstående forklaring giver følgende tabel et overblik over de transportoperationer, der enten er omfattet eller ikke omfattet af udstationeringsreglerne. Mere detaljerede forklaringer, herunder kriterier for identifikation af relevante operationer og eksempler, kan findes i bilaget.

---

<sup>11</sup> Artikel 2, stk. 2, i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

| Type af operation  | I udstationering | Uden for udstationering |
|--|------------------|-------------------------|
| Cabotage   | ✓                |                         |
| Bilateral operation  |                  | ✓                       |
| Bilateral drift + en aktivitet med lastning og/eller losning (1+1)   |                  | ✓                       |
| Bilateral drift + to aktiviteter med pålæsning og/eller aflæsning under returrejsen (0+2)                  |                  | ✓                       |
| Bilateral operation som del af en indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret operation      |                  | ✓                       |
| Ikke bilateral operation som del af en indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret operation | ✓                |                         |
| Transit  |                  | ✓                       |
| Krydshandel/ikke bilaterale transaktioner  | ✓                |                         |

Tabel 1 - Regler for fragt - en oversigt

### 2.2.2 Regler for transport af passagerer

*Lex specialis* skelner mellem følgende transportoperationer i forbindelse med passagerer: cabotage, ikke-bilaterale internationale operationer, bilaterale internationale operationer, ikke-

bilaterale internationale operationer med begrænsede yderligere aktiviteter, indledende/afsluttende vejdel af kombineret transport og transit. En forenklet forklaring af de regler, der gælder for passagertransport, kan findes i bilagene.

A. Chauffører betragtes som udstationerede, når de udfører følgende operationer:

### 2.2.2.1 Cabotage

*Cabotagekørsel* forstås som kørsel, der udføres midlertidigt i en medlemsstat af en operatør, der er etableret i en anden medlemsstat. *Cabotagekørsel* kan bestå af enten:

- national personbefordring ad landevej for fremmed regning, så længe den er midlertidig; eller
- Optagelse og afsætning af passagerer inden for samme medlemsstat i forbindelse med en international tjeneste, så længe dette ikke er hovedformålet med tjenesten.

Der skal skelnes mellem cabotage og lokale udflugter. Cabotage betyder, at man tager forskellige grupper af passagerer op og sætter dem af i værtsmedlemsstaten. I modsætning hertil indebærer lokale udflugter en tur med den samme gruppe af passagerer, som også vender tilbage til deres bopælsland med det samme køretøj eller et andet køretøj fra den samme transportør.

➤ *Chauffører, der udfører cabotagekørsel, betragtes som udstationerede arbejdstagere.*

### 2.2.2.2 Ikke bilaterale internationale transportoperationer

Disse operationer betegnes i *lex specialis* som "ikke bilaterale internationale transportoperationer"<sup>12</sup> og af Europa-Kommissionen som "*cross-trade operationer*"<sup>13</sup>.

En ikke-bilateral operation, der falder inden for udstationeringens anvendelsesområde, omfatter:

- Optagelse og afsætning af passagerer mellem to medlemsstater, hvoraf ingen af dem er operatørens etableringsland.
  - Lokale udflugter for den samme gruppe af passagerer, i det omfang disse udflugter ikke er forudgået af en international transport fra etableringsmedlemsstaten.
- *Chauffører, der udfører internationale bilaterale operationer, betragtes som udstationerede arbejdstagere.*

B. Chauffører betragtes som ikke-udstationerede, når de udfører følgende opgaver

---

<sup>12</sup> *Betragtning 13*

<sup>13</sup> Europa-Kommissionen (2022), *Spørgsmål og svar om udstationering af chauffører i henhold til direktiv 2020/1057 i forbindelse med passagertransport.*

### **2.2.2.3 Bilateral transport i international lejlighedsvis eller regelmæssig transport af passagerer**

Bilateral transport ved befordring af passagerer kan bestå i:

- at tage passagerer op i den medlemsstat, hvor operatøren er etableret, og sætte dem af i et andet land eller omvendt, eller
- at optage og afsætte passagerer i den medlemsstat, hvor operatøren er etableret, med henblik på at gennemføre lokale udflugter i et andet land.

For at kvalificere sig som bilateral transport skal den lokale udflugt: i) være beregnet til ikke-hjemmehørende passagerer; ii) være forudgået af en international transport med de samme passagerer, iii) i det samme køretøj eller et andet køretøj fra den samme transportør<sup>14</sup>.

- *Chauffører, der udfører internationale bilaterale operationer, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.2.4 En bilateral operation + en aktivitet med opsamling og/eller afsætning af passagerer i medlemsstater, hvor der krydses grænser**

Denne operation skal forstås som en bilateral operation, hvor der foregår en ekstra aktivitet med at optage og/eller afsætte passagerer. "Og/eller" betyder, at der enten kan være én optagning eller én afsætning, men også én optagning og én afsætning. I sidstnævnte tilfælde må disse to aktiviteter ikke finde sted i samme medlemsstat (dette ville udgøre cabotage).

- *Chauffører, der udfører bilaterale operationer med en ekstra aktivitet, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.2.5 Transit**

Transit forstås som bevægelse gennem en medlemsstats territorium uden nogen form for opsamling eller aflæsning af passagerer.

- *Chauffører, der rejser gennem medlemsstater, er ikke udstationerede arbejdstagere.*

### **2.2.2.6 Den indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret transport.**

Chauffører, der udfører en indledende eller afsluttende vejstrækning, som i sig selv består af en international bilateral operation, betragtes ikke som udstationerede arbejdstagere.

Omvendt er chauffører, der udfører en indledende eller afsluttende vejstrækning, som i sig selv består af en ikke-bilateral operation, udstationerede chauffører.

---

<sup>14</sup> Artikel 13 i forordning 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning 561/2006.

### 2.2.2.7 Andre operationer

En anden form for vejtransport er kørsel uden passagerer. Ifølge Q&As<sup>15</sup> gælder de regler, der gælder for en rejse uden passagerer, også for den tilknyttede rejse. For eksempel vil en rejse efter en cabotagekørsel eller en ikke-bilateral international rejse udgøre en udstationeringssituation. Omvendt vil en rejse uden passagerer efter en bilateral operation ikke være udstationering.

### 2.2.2.8 Oversigt

| Type af operation  | I udstationering | Uden for udstationering |
|--|------------------|-------------------------|
| Cabotage   | ✓                |                         |
| Lokal udflugt uden udrejse   | ✓                |                         |
| Bilateral transport efterfulgt eller ikke efterfulgt af lokal udflugt                                |                  | ✓                       |
| Bilateral transport + 1 aktivitet med opsamling og/eller afsætning af passagerer                     |                  | ✓                       |
| Bilateral operation som del af en indledende/afsluttende vejstrækning i en kombineret operation      |                  | ✓                       |
| Ikke bilateral operation som del af en indledende/afsluttende vejstrækning i en kombineret operation | ✓                |                         |
| Transit  |                  | ✓                       |

Tabel 2 - Oversigt over *lex specialis* i forbindelse med persontransport

#### Sammenfatning

- Ved vejtransport afhænger det af graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens territorium, om en chauffør er udstationeret eller ej. *Lex specialis* skelner mellem

<sup>15</sup> Europa-Kommissionen (2022), *Spørgsmål og svar om udstationering af chauffører i henhold til direktiv 2020/1057 i forbindelse med passagertransport.*

typer af transportoperationer, som udstationeringsreglerne skal gælde for, og dem, som udstationeringsreglerne ikke skal gælde for.

- **For transport af gods** - "*cabotage*", "*ikke bilateral transport som en del af en indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret transport*" og "*cross-trade/ikke bilaterale transport*" falder ind under udstationeringsområdet.
- **For transport af passagerer** - "*cabotage*", "*lokal udflugt uden udgående rejse*" og "*ikke bilateral operation som en del af en indledende/afsluttende vejstrækning af kombineret operation*" falder inden for udstationeringens anvendelsesområde.
- Yderligere detaljerede beskrivelser af de forskellige transportoperationer kan findes i *bilag 1* og *2*. *Bilag 3* minder om de regler, der bestemmer, hvilken lov der finder anvendelse på et ansættelsesforhold.

## 2.3 I eller uden for udstationering - gældende ansættelsesvilkår

Vejarbejde, der ikke udgør en udstationeringssituation, reguleres kun af den arbejdsret, der gælder for ansættelseskontrakten. Som beskrevet mere detaljeret i bilag 3 i denne vejledning, bestemmer Rom I-forordningen, hvilken national lov der gælder for ansættelsesforholdet. Som et principielt spørgsmål vil en lovvalgs klausul i ansættelseskontrakten angive den gældende lov. Denne lov er angivet i udstationeringserklæringen i linje c.7 (se Boks 3 - Eksempel på en udstationeringserklæring). I mangel af et sådant udtrykkeligt lovvalg er det chaufførens sædvanlige arbejdssted, der gælder for ansættelseskontrakten. Under alle omstændigheder kan et lovvalg ikke afvige fra de ufravigelige bestemmelser om chaufførens sædvanlige arbejdssted.

Hvis vejtransportoperationen udgør en udstationeringssituation, er værtsmedlemsstaten forpligtet til at anvende en grundlæggende liste over ansættelsesregler for udstationerede chauffører i løbet af deres opgave, ud over den lov, der gælder for den specifikke ansættelseskontrakt.

Den kerne af regler, der skal garanteres af værtsmedlemsstaten, dækker væsentlige aspekter af et ansættelsesforhold, herunder aflønning, arbejdstid, sundhed og sikkerhed og tillæg (se Boks 1 - Udstationering - gældende vilkår og betingelser i henhold til værtslandets standarder).

De følgende afsnit går i dybden med begreberne løn og tillæg, som er centrale elementer i lønpakken for udstationerede arbejdstagere, og overvejelser i forbindelse med varigheden af en udstationeringssituation.

- Maksimale arbejdsperioder og minimale hvileperioder
- Minimum betalt årlig ferie
- Vederlag
- Betingelserne for udlejning af arbejdstagere, især af vikarvirksomheder
- Sundhed og sikkerhed
- Beskyttelsesforanstaltninger for gravide kvinder og unge mødre
- Ligebehandling af mænd og kvinder og andre bestemmelser om ikke-diskrimination



- Betingelserne for arbejdstagernes indkvartering, når arbejdsgiveren stiller dem til rådighed uden for deres faste arbejdsplads.
- Godtgørelser eller refusion af udgifter til rejse, kost og logi.

*Boks 1 - Udstationering - gældende vilkår og betingelser i henhold til værtslandets standarder*

### 2.3.1 Vederlag og godtgørelser

Udstationeringsdirektivet fastslår princippet om lige aflønning af udstationerede og lokale chauffører. De enkelte elementer i aflønningen bestemmes udelukkende af værtsmedlemsstaten.

Når man beregner og sammenligner det beløb, føreren har til gode, med det beløb, der faktisk er betalt, skal man tage højde for det samlede bruttovederlag<sup>16</sup>.

For at sikre gennemsigtighed bør alle elementer i aflønningen identificeres tilstrækkeligt detaljeret i den relevante dokumentation. "Udstationeringsspecifikke" godtgørelser<sup>17</sup> kan udgøre et vigtigt element i de beløb, som den udstationerede arbejdstager skal have.

#### 2.3.1.1 Beregning af vederlag: Tillæg, der skal betragtes som en del af vederlaget.

Godtgørelser, såsom dagpenge for arbejde i udlandet, hvis størrelse varierer alt efter udstationeringens varighed, eller for transport af visse typer gods, som **ikke** udbetales som godtgørelse for udgifter, der faktisk er afholdt i forbindelse med udstationeringen, såsom udgifter til rejse, kost og logi, bør anses for at være en del af lønnen<sup>18</sup>. Sådanne godtgørelser bør således tages i betragtning ved sammenligning af bruttovederlagene<sup>19</sup>.

#### 2.3.1.2 Beregning af vederlag: Tillæg, som ikke er en del af vederlaget.

Godtgørelser, der er specifikke for udstationeringen, skal ikke betragtes som en del af lønnen, hvis de udbetales som refusion af udgifter, der faktisk er afholdt på grund af udstationeringen, såsom rejse-, kost- og logiudgifter. Disse udgifter skal betales af arbejdsgiveren ud over lønnen. Derfor kan disse udgifter ikke trækkes fra den løn, der udbetales til arbejdstageren<sup>20</sup>. Direktivet om udstationerede arbejdstagere udtrykker princippet om, at disse udgifter skal dækkes af arbejdsgiveren i overensstemmelse med den nationale lovgivning og/eller praksis, der gælder for ansættelsesforholdet.

Hvis det ikke fremgår af de ansættelsesvilkår, der gælder for ansættelsesforholdet, om og i givet fald hvilke dele af det særlige udstationeringstillæg, der udbetales som godtgørelse for udgifter,

<sup>16</sup> Betragtning 18 i direktiv 2018/957 om ændring af direktiv 96/71 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

<sup>17</sup> Betragtning 19 og 20 i direktiv 2018/957 om ændring af direktiv 96/71 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped af 8. juli 2021.

<sup>19</sup> Betragtning 18 i direktiv 2018/957.

<sup>20</sup> Betragtning 18, 19 og artikel 1, stk. 2, litra c), i direktiv 2018/957 om ændring af direktiv 96/71 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

der faktisk er afholdt i forbindelse med udstationeringen, eller som er en del af vederlaget, anses hele tillægget for at være udbetalt som godtgørelse for udgifter<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Godtgørelser eller refusion af udgifter til rejse, kost og logi for arbejdstagere, der er væk fra hjemmet af faglige årsager under udstationeringen i værtsmedlemsstaten.**

En udstationeret arbejdstager, som under udstationeringen skal rejse til og fra det faste arbejdssted i værtsmedlemsstaten, eller som arbejdsgiveren midlertidigt sender fra det faste arbejdssted til et andet arbejdssted i værtsmedlemsstaten, har ret til enhver godtgørelse eller refusion af udgifter til dækning af rejse, kost og logi for arbejdstagere, der er væk fra hjemmet af faglige årsager, hvor dette er fastsat for nationale arbejdstagere i værtsmedlemsstaten<sup>22</sup>. Det betyder, at denne bestemmelse gælder for udstationerede arbejdstagere i det omfang, den findes for nationale arbejdstagere i værtsmedlemsstaten. Hvis en sådan bestemmelse findes i værtsmedlemsstaten, skal refusionen af disse udgifter således lægges oven i lønnen, som forklaret i afsnit 2.3.1.2 ovenfor.

*BEMÆRK:* I princippet gælder de tillæg, der er specificeret i afsnit **2.3.1.3**, for udstationerede chauffører, der er omfattet af direktiv (EU) 2020/1057. I de fleste tilfælde kan der dog kun undtagelsesvis opstå situationer, hvor disse chauffører kan drage fordel af disse tillæg.

## **2.3.2 Beregning af udstationeringens varighed**

*Lex specialis* præciserer, at med henblik på at beregne varigheden af en udstationeringssituation, skal udstationeringen anses for at være afsluttet, når føreren forlader værtsmedlemsstaten i forbindelse med udførelse af international godstransport eller personbefordring<sup>23</sup>. *Lex specialis* specificerer dog ikke, fra hvilket tidspunkt en udstationeringsperiode skal anses for at starte.

Kommissionens ekspertgruppe har med støtte fra EU-Kommissionens Juridiske Tjeneste udarbejdet et dokument med spørgsmål og svar, der giver vejledning om, hvornår udstationeringssituationer starter i specifikke situationer. Tabellerne i bilag 1 og 2 (med en forenklet forklaring af reglerne, der forklarer, hvilke operationer der er inden for og uden for *lex specialis*' anvendelsesområde, samt hvornår udstationeringen starter og slutter) er baseret på dette Q&A.

### **Sammenfatning**

Det er ikke altid muligt at fastslå de gældende ansættelsesvilkår ved vejkontrol. Vejkontroller kan dog være nyttige til at identificere faktuelle uoverensstemmelser, som så kan danne grundlag for yderligere kontrol.

<sup>21</sup> Betragtning 20 og artikel 3. 7 i direktiv 96/71.

<sup>22</sup> Europa-Kommissionen (2019), *Praktisk vejledning om udstationering*, s. 24.

<sup>23</sup> Artikel 1.8

## 2.4 Andre tilfælde

### 2.4.1 Chauffører ansat gennem vikarbureauer

De specifikke regler om udstationering af chauffører i *lex specialis* gælder udelukkende for chauffører, der er direkte ansat af en virksomhed, som udstationerer chaufførerne til en anden medlemsstat på virksomhedens regning og under dens ledelse<sup>24</sup>. Chauffører, der ansættes af vikarbureauer, er ikke omfattet af *lex specialis*. Derfor er de i princippet omfattet af direktivet om udstationerede arbejdstagere, når de udfører grænseoverskridende transport.

Eksempel: Et vikarbureau leverer en chauffør til en spansk virksomhed med det formål at levere en fuld lastbil med varer fra Spanien til Portugal. Lastbilen tilhører den spanske virksomhed, men chaufføren er direkte ansat af vikarbureauet. *Lex specialis* finder ikke anvendelse, og hele rejsen er omfattet af direktivet om udstationerede arbejdstagere.

### 2.4.2 Overførsel inden for virksomheden

*Lex specialis* gælder ikke for chauffører, der er udstationeret af deres arbejdsgiver til at arbejde for en enhed, der ligger i en anden medlemsstat, men som tilhører samme koncern. Disse situationer er udelukkende reguleret af direktivet om udstationerede arbejdstagere.

Eksempel: Et slovakisk datterselskab tildeler sine chauffører til hovedkontoret i Holland. Den slovakiske arbejdsgiver og den hollandske brugervirksomhed tilhører begge den samme koncern. *Lex specialis* gælder ikke, og denne situation er reguleret af direktivet om udstationerede arbejdstagere.

### 2.4.3 Operationer med tredjelande

Direktivet om udstationerede arbejdstagere specificerer, at operatører uden for EU ikke må gives en mere favorabel behandling end EU-virksomheder<sup>25</sup>. National lovgivning og/eller en bilateral aftale mellem en individuel medlemsstat og et tredjeland kan give operatører fra tredjelande tilladelse til at udføre aktiviteter på den pågældende medlemsstats område. Hverken *lex specialis* eller direktivet om udstationerede arbejdstagere vil gælde i sådanne tilfælde. Anvendelsen af begge instrumenter kræver faktisk, at operatøren er etableret i en EU-medlemsstat. De vilkår og betingelser, der gælder for tredjelandsoperatøren, vil være reguleret af indholdet i den bilaterale aftale og/eller af national lovgivning. National lovgivning kan også pålægge tredjelandsoperatører administrative krav (f.eks. at indsende en udstationeringserklæring via nationale systemer).

---

<sup>24</sup> Se artikel 1, stk. 2, i direktiv 2020/1057 og artikel 1, stk. 3a, i direktiv 96/71.

<sup>25</sup> Artikel 1, stk. 4, i direktivet om udstationerede arbejdstagere.

Det kan også være, at en EU-baseret virksomhed rekrutterer chauffører fra tredjelande til at udføre opgaver inden for EU. I sådanne tilfælde har arbejdstagerens nationalitet ingen indflydelse på de gældende ansættelsesvilkår og -betingelser. Fra det øjeblik, hvor chaufføren fra et tredjeland har lovlige tilladelse til at udføre arbejde i EU, gælder de regler, der er beskrevet i denne vejledning, uden forskelsbehandling, fordi chaufføren er ansat af en virksomhed, der er etableret i EU.

#### 2.4.4 Selvstændige chauffører

*Lex specialis* og direktivet om udstationerede arbejdstagere gælder kun for arbejdstagere. En selvstændig arbejdstager bør betragtes som en uafhængig entreprenør, der falder uden for udstationeringsreglernes beskyttelse, og hvis frihed til at vælge gældende juridiske ordninger er altafgørende.

Operatører kan misbruge falsk selvstændig virksomhed til at omgå deres ansvar som arbejdsgivere. Man bør derfor være særligt opmærksom på at sikre, at den selvstændige chauffør er en ægte uafhængig entreprenør.

Håndhævelsesdirektivet om udstationering kræver, at offentlige myndigheder ved hjælp af IMI vurderer relevante fakta ud over den formelle aftale mellem parterne, herunder arbejdets udførelse, underordning og arbejdstagerens aflønning<sup>26</sup>.

EU-Domstolen mener også, at et sæt "*objektive kriterier*" bør afgøre, om en selvstændig erhvervsdrivende i henhold til national lovgivning kan behandles som en arbejdstager med henblik på at anvende EU-lovgivningen.

Ifølge Domstolen er et væsentligt træk ved et ansættelsesforhold, at en person i en vis periode udfører tjenester for og under ledelse af en anden person, til gengæld for hvilken han modtager vederlag<sup>27</sup>.

Det er nu veletableret praksis, at den europæiske dommer ser på følgende karakteristika:

- Autonomi, især hvad angår frihed til at vælge tid, sted og indhold for sit arbejde.
- Om arbejdstageren deler arbejdsgiverens kommercielle risici.
- Om arbejdstageren udgør en integreret del af arbejdsgiverens virksomhed, eller om han udfører opgaver for flere arbejdsgivere.

#### Sammenfatning

- *Lex specialis* gælder udelukkende for chauffører, der er direkte ansat af en virksomhed, som udstationerer chaufførerne til en anden medlemsstat for virksomhedens regning og under dens ledelse. Chauffører ansat af vikarbureauer er omfattet af direktivet om udstationerede arbejdstagere. Chauffører, der udfører opgaver i en anden medlemsstat som led i virksomhedsinterne overførsler, er også omfattet af udstationeringsdirektivet.

<sup>26</sup> Artikel 4, stk. 5 i direktiv 2014/64

<sup>27</sup> Se for eksempel *FNV Kunst C-413/13 af 4.12.2014, præmis 34*.

- De vilkår og betingelser, der gælder for tredjelandsoperatøren (ikke-EU), vil være underlagt indholdet af den nationale lovgivning og/eller enhver bilateral aftale, der er underskrevet med tredjelandet (ikke-EU). Operatører fra tredjelande kan dog ikke få mere favorable betingelser end operatører fra EU.
- Hvad angår EU-operatører, er chaufførens nationalitet ikke relevant. Det faktum, at en chauffør fra et tredjeland arbejder lovligt på EU's territorium, vil bringe ham/hende ind under EU-lovgivningen.
- *Lex specialis* og direktivet om udstationerede arbejdstagere gælder kun for ansatte. Håndhævere bør dog være særligt opmærksomme, når chauffører hævder, at de er selvstændige, og sikre sig, at "*selvstændig virksomhed*" ikke bruges til at undgå forpligtelser i henhold til *lex specialis* eller direktivet om udstationerede arbejdstagere. Nogle faktorer, der kan pege på et afhængigt ansættelsesforhold, omfatter chaufførens selvstændighed, om chaufføren deler arbejdsgiverens kommercielle risici, og om chaufføren udfører opgaver for flere opdragsgivere.

### 3. Håndhævelse af reglerne

Denne del af dokumentet indeholder anbefalinger til vejkontroller og kontrol af IMI-systemet (Internal Market Information). Det foreslås, at der sikres en kontinuitet mellem vejkontroller og IMI-kontroller, så udstationeringssituationer og mistanker om misbrug, der opdages ved en vejkontrol, efterfølgende undersøges mere indgående. Mistanke om misbrug kan tage form af "røde flag", som kontrollører ved vejsiden kan kommunikere til kolleger med ansvar for IMI-kontroller.

IMI-kontroller bør også finde sted, når der ikke foretages vejsideinspektioner. I betragtning af det betydelige antal udstationeringserklæringer, der registreres hver måned i IMI-systemet, foreslår denne vejledning en lignende filtreringsmetode - baseret på de samme røde flag - for at målrette kontrollerne effektivt.

#### 3.1 Administrative regler og kontrolforanstaltninger

*Lex specialis* indeholder følgende administrative regler og kontrolforanstaltninger til håndhævelse af reglerne for ophængning under vej- og IMI-kontrol samt kontrol på stedet:

- Senest ved udstationeringens begyndelse skal vejoperatøren indsende en udstationeringserklæring, der indeholder væsentlige oplysninger om chaufføren og udstationeringen. Denne erklæring indsendes via portalen Road Transport Posting Declaration (i det følgende benævnt "RTPD")<sup>28</sup>. RTPD er en flersproget offentlig grænseflade, der er forbundet med informationssystemet for det indre marked (herefter "IMI").
- Under udstationeringen kan der forekomme vejsideinspektioner. Vejkontrollørerne kan kun anmode om tre dokumenter med henblik på at kontrollere, om udstationeringsreglerne overholdes: en kopi af udstationeringserklæringen, der er indsendt på RTPD, fragtbreve eller tilsvarende dokumentation og fartskriveroptegnelser. Kontrollører ved vejsiden har et "scan på vejen"-værktøj til rådighed, som giver dem mulighed for at kontrollere gyldigheden af udstationeringserklæringen. Det følgende *afsnit 3.2* giver nogle tips til, hvordan man bruger dette værktøj og de oplysninger, der findes i disse dokumenter.
- Efter udstationeringsperioden kan de kompetente myndigheder i værtsmedlemsstaten beslutte at anmode om yderligere oplysninger. Operatøren har 8 uger til at efterkomme disse anmodninger om yderligere dokumenter, som skal indsendes via RTPD. I det følgende *afsnit 3.3* behandles disse IMI-inspektioner mere detaljeret. Hvis en vejkontrol har påvist en udstationeringssituation, som operatøren ikke har angivet i RTPD, skal håndhævelsesmyndighederne bruge det generelle modul for udstationering af arbejdstagere til at anmode om yderligere oplysninger. Vejtransportmodulet, der bruges til at vurdere etableringsbetingelserne, kan også anvendes.

---

<sup>28</sup> RTDP er tilgængelig på denne hjemmeside: [Vejtransport - Udstationeringserklæring](#).

- Hvis operatøren ikke efterkommer anmodningen om yderligere oplysninger efter perioden på 8 uger, kan værtsmedlemsstaten anmode om bistand fra de kompetente myndigheder i operatørens etableringsland. Til dette formål skal myndighederne i det pågældende hjemland have adgang til den erklæring og andre oplysninger, som operatøren har indsendt på RTPD. Yderligere principper for gensidig bistand mellem værtsmedlemsstaten og etableringsmedlemsstaten er fastlagt i håndhævelsesdirektivet om udstationering med henblik på at lette gennemførelsen, anvendelsen og håndhævelsen af udstationeringsreglerne<sup>29</sup>. Samarbejdet mellem forskellige myndigheder er beskrevet i *afsnit 3.4*.

### Sammenfattende

Der er tre hovedværktøjer til at kontrollere udstationering af bilister i trafikken:

1. En offentlig grænseflade (RTPD-portal) - beregnet til virksomheder
  2. En "Scan on the road"-applikation - til brug for myndigheder ved vejkanten
  3. IMI (Internal Market Information System) - til brug for myndighederne
- Virksomheder skal indsende standardiserede udstationeringserklæringer via den offentlige grænseflade senest ved udstationeringens begyndelse.
  - Myndighederne ved vejsiden (i værtsmedlemsstaterne) kontrollerer udstationeringserklæringerne ved at scanne QR-koden på udstationeringserklæringen. De kan også anmode om et begrænset antal dokumenter.
  - Myndigheder med ansvar for IMI-kontrol i værtsmedlemsstater kan anmode om yderligere dokumenter direkte fra virksomheden (herunder fartskriveroptegnelser, lønsedler, ansættelseskontrakter).
  - Myndigheder med ansvar for IMI-kontrol i hjemlandet kan modtage anmodninger om assistance fra myndigheder i værtslandet, hvis virksomheden ikke samarbejder med værtslandets myndigheder.
  - Der bør etableres gensidige kommunikationskanaler mellem alle nationale myndigheder med henblik på at sikre målrettet og effektiv håndhævelse.

Aktive kommunikationskanaler mellem de forskellige håndhævelsesniveauer er med til at sikre en mere målrettet og effektiv håndhævelse.

En kontinuitet mellem vejsideinspektion og IMI-myndigheder ville være nyttig:

- sikre, at en mistanke om misbrug, der opdages ved vejsiden, efterfølgende undersøges mere indgående gennem passende IMI-kontroller.
- Hvis en udstationeringssituation identificeres under en vejkontrol, skal der følges op på kontrollen for at sikre, at chaufføren er tilstrækkeligt beskyttet af værtslandets standarder, herunder den korrekte aflønning.

<sup>29</sup> Artikel 6 og 7 i direktiv 2014/67 om håndhævelse af udstationering.

Et aktivt samarbejde mellem vejtransportmyndighederne og de myndigheder, der har ansvaret for udstationeringsmodulet, vil være nyttigt:

- registrere og, hvor det er relevant, undersøge vejtransportoperatører, der ikke har udstationeringserklæringer, hvis der er mistanke om, at operationen er udstationering;
- kontrollere, hvilken lov der gælder for ansættelseskontrakten (f.eks. med hensyn til sædvanligt arbejdssted og ansættelsesstatus).

De kompetente IMI-myndigheder kan operere på nationalt, regionalt eller lokalt niveau. IMI involverer også IMI-koordinatorer, som kan spille en koordinerende rolle i forhold til IMI-arbejdsgangene<sup>30</sup>.

*Boks 2 - Vigtigheden af kommunikationskanaler mellem håndhævende myndigheder*

## 3.2 Inspektioner ved vejsiden

### 3.2.1 Formål

Hvad angår *lex specialis*, er det centrale aspekt af en vejsidekontrol at fastslå, om der findes gyldige udstationeringserklæringer med henblik på at udløse og vejlede efterfølgende håndhævelsesforanstaltninger.

Vejkontroller kan også være vigtige instrumenter til tidlig opdagelse. Hvis en udstationeringssituation identificeres under en vejkontrol, kan der foretages efterfølgende kontrol via IMI-grænsefladen for at sikre, at chaufføren er tilstrækkeligt beskyttet af værtslandets standarder, og at han modtager den korrekte aflønning.

Hvis en vejtransportoperation ikke udgør en udstationeringssituation, er det muligt, at virksomheden ikke optræder i IMI's udstationeringsmodul for vejtransport. Denne manglende registrering udelukker ikke i sig selv yderligere IMI-inspektioner gennem de generelle moduler for udstationering af arbejdstagere og etableringsbetingelser (se *afsnit 3.3* nedenfor).

### 3.2.2 Dokumenter, der skal anmodes om, og hvad man skal kigge efter

Indtil 2. februar 2022 implementerede medlemslandene forskellige regler for administrative krav og kontrolforanstaltninger. Med implementeringen af *lex specialis* i de nationale lovgivninger vil ét sæt foranstaltninger gælde ensartet i hele EU.

Under vejkontroller kan håndhæverne kun anmode om tre typer dokumenter med det formål at kontrollere, om plakatreglerne overholdes:

---

<sup>30</sup> Se *afsnit 2.3* i [The Internal Market Information System \(IMI\) - Userhandbook - Update 2012 \(europa.eu\)](#).



- en kopi af udstationeringserklæringen,
- fragtbrevet/-fragtbrevene, og
- fartskriverens optegnelser.

Virksomhederne har pligt til at sikre, at chaufførerne har de ovennævnte dokumenter til rådighed, og chaufføren er forpligtet til at stille dem til rådighed, når en kontrolmedarbejder beder om det.

### **3.2.2.1 Udstationeringserklæring**

#### *Beskrivelse*

For transporter, der er omfattet af udstationering i henhold til *lex specialis*, skal vejoperatører sikre, at udstationerede chauffører har en kopi af den udstationeringserklæring, der er indsendt via RTPD, til deres rådighed. Kopien kan enten være i papirversion eller i elektronisk format.

Alle udstationeringserklæringer, der indsendes via RTPD, genereres med en individuel QR-kode, som vejkontrolløren skal scanne for at kontrollere ægtheden og gyldigheden af erklæringen.

Som illustreret i *boks 3* nedenfor, indeholder en komplet erklæring følgende oplysninger:

- Operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer er tilgængeligt.
- Kontaktoplysninger på en transportleder eller anden kontaktperson i etableringsmedlemsstaten med henblik på yderligere kommunikation.
- Chaufførens identitet, bopælsadresse og nummer på kørekortet. RTPD giver operatørerne mulighed for at udfylde yderligere oplysninger. Selvom disse oplysninger ikke er obligatoriske, bør vejmyndighederne kontrollere disse yderligere data, hvis de er tilgængelige.
- Ansættelseskontraktens startdato og den lov, der gælder for den.
- Den planlagte start- og slutdato for udstationeringen.
- Motorkøretøjernes nummerplader.
- Om de udførte transporttydelser er godstransport, persontransport, international transport eller cabotagekørsel.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

|                          |   |
|--------------------------|---|
| a.1 Country of posting   | Netherlands                                   |
| a.2 Period of posting    | 07/08/2022 - 11/08/2022                       |
| a.3 Type of operation(s) | International carriage<br>Cabotage operations |
| a.4 Type of carriage(s)  | Carriage of goods                             |

### Declaration Details

|                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| b.1 Number of the declaration | ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77 |
| b.2 Last update               | 04/08/2022 15:20                     |
| b.3 Submission date           | 04/08/2022 15:20                     |

### Driver Information

|  |                           |
|--|---------------------------|
| c.1 Name                               | xx xx                     |
| c.3 Driving licence                    | xx                        |
| c.5 Address of residence               | xx<br>xx<br>xx<br>Belgium |
| c.6 Start date of employment contract  | 01/08/2022                |
| c.7 Applicable law employment contract | Belgium                   |

### Driver Identification Document

|                     |         |
|---------------------|---------|
| d.1 Document type   | ID Card |
| d.2 Number          | xx      |
| d.5 Issuing country | Belgium |

### Company information

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| e.1 Name                             | Greenhorse                                  |
| e.2 Email Address                    | pietri.vercheval@ec.europa.eu               |
| e.4 National company register number | GH2022                                      |
| e.6 Country of registration          | Belgium                                     |
| e.7 Address                          | Grand Place<br>1000<br>bruxelles<br>Belgium |

### Transport Manager Information

|                          |  |
|--------------------------|--|
| f.1 Name                 | peter greenhorse                           |
| f.2 Email Address        | pietri.vercheval@ec.europa.eu              |
| f.3 Phone number         | +32494444444                               |
| f.4 Professional Address | Grand Place<br>1000<br>brussels<br>Belgium |

### Contact Person

|                   |  |
|-------------------|--|
| g.1 Name          | peter greenhorse                           |
| g.2 Email Address | pietri.vercheval@ec.europa.eu              |
| g.3 Phone number  | +32494444444                               |
| g.4 Address       | Grand Place<br>1000<br>brussels<br>Belgium |

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Boks 3 - Eksempel på en udstationeringserklæring

## Formål

Formålet med en gyldig udstationeringserklæring er at sikre, at virksomheden og chaufføren er behørigt registreret i værtslandets registre, hvilket kan udløse efterfølgende og mere dybdegående kontrol. Derudover vil en hurtig vurdering af oplysningerne i erklæringen hjælpe vejkontrolløren med at danne sig et indtryk af eventuelt misbrug eller omgåelse af gældende udstationeringsregler og relaterede regler. På dette grundlag kan uoverensstemmelser og røde flag kommunikerer til de kompetente IMI-myndigheder med henblik på yderligere kontrol. Som beskrevet i afsnit 3.2.3 nedenfor dækker de røde flag, der berettiger til mere dybdegående inspektioner, manglende, ugyldige eller usammenhængende dokumenter og en tilsyneladende

uoverensstemmelse mellem det sædvanlige arbejdssted og den gældende lov for ansættelseskontrakten.

### *Scan på vejen*

Udstationeringserklæringer genereres med en individuel QR-kode, som vejmyndighederne skal kontrollere for at vurdere dokumentets gyldighed. Kontrollen sker via applikationen "*scan on the road*". Denne applikation er tilgængelig på alle 24 sprog. Applikationen kræver ikke autentificering. Den kan bruges på enhver mobil enhed med en internetforbindelse og et fungerende kamera.

Når QR-koden scannes med applikationen "*scan on the road*", henter den mobile enhed den udstationeringserklæring, som operatøren har indsendt, fra RTPD. Vejmyndighederne kan derefter kontrollere, om oplysningerne på den kopi af erklæringen, som chaufføren har afleveret, er de samme som i den seneste version, der er indsendt via RTPD.

Ved scanning af udstationeringserklæringer kan der opstå tre situationer:

- i. Alle de oplysninger, der vises på den mobile enhed, er identiske med de oplysninger, der fremgår af det dokument, chaufføren afleverer. Det kan derfor antages, at udstationeringserklæringen er gyldig.
- ii. De oplysninger, der vises på den mobile enhed, er ikke identiske med det dokument, chaufføren udleverer. Det dokument er højst sandsynligt forældet. Vejmyndighederne kan se datoen for den seneste opdatering af udstationeringserklæringen på deres enhed.
- iii. Ansøgningen gør det klart, at erklæringen ikke kan findes i IMI. Det kan derfor antages, at det dokument, chaufføren har afleveret, er forfalsket.

**Et træningsmodul til brug for vejsidevagter kan ses ved at følge dette link: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

### **Scan på vejen trin for trin**

Trin 1. Få adgang til applikationen



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Trin 2. Scan udstationeringserklæringen



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



| Posting information       |   | Company information                  |   |
|---------------------------|---|--------------------------------------|---|
| Country of posting        | Germany                                       | e.1 Name                             | Transport and co                              |
| Period of posting         | 18/04/2023 - 30/06/2023                       | e.2 Email Address                    | contact@transportandco.com                    |
| Type of operators(s)      | Cabotage operations<br>International carriage | e.3 Community licence number         | BE12/58-566/ZDF                               |
| Type of carriage(s)       | Carriage of goods                             | e.4 National company register number | 0234.123.123                                  |
| Declaration Details       |   | e.5 VAT number                       | 234.123.123                                   |
| Number of the declaration | 1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464           | e.6 Country of registration          | Belgium                                       |
| Last update               | 18/04/2023 15:16                              | e.7 Address                          | rue Belhard 28<br>1000<br>Brussels<br>Belgium |
| Submission date           | 18/04/2023 15:16                              |                                      |   |
| Driver Information        |   | Transport Manager Information        |   |
| Name                      | John Truckman                                 | e.1 Name                             | John O'Smith                                  |

version 0.3.18-test

Trin 3. Gennemgå erklæringen

- Gyldig erklæring (identisk information som udstationeringserklæringen)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-66-ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Udløbet erklæring

← Back to scan

Declaration number: **13644813.702\_4658-a962-427fab6cfecc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪  
**Company address**  
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Boks 4 Scan på vejen trin for trin

### 3.2.2.2 Følgesedler eller tilsvarende dokumentation

#### *Beskrivelse*

Chaufførerne skal have bevis for, at transporten finder sted i værtsmedlemsstaten. Dette kan omfatte dokumenter som f.eks. et papir eller et elektronisk fragtbrev (herefter "e-CMR") eller tilsvarende dokumentation. Dette bevis skal indeholde oplysninger om den indgående internationale transport og hver efterfølgende cabotagekørsel, der udføres<sup>31</sup>.

#### *Formål*

Et af formålene med e-CMR eller papirfragtbrevet er at angive, hvilken type transport der finder sted (f.eks. cabotage), og også at angive, at transporten er ægte (i tilfælde af cabotage kan fragtbrevet f.eks. angive, om der er tale om en international transport, og om den ikke overskrider den maksimale mængde aktiviteter, der er tilladt i værtsmedlemsstaten).

Fragtbrevet kan også i høj grad fremskynde identifikationen af en udstationeringssituation under en vejkontrol. Hvis det f.eks. fremgår af fragtbrevet, at der er tale om cabotagekørsel, kan det med sikkerhed antages, at chaufføren er i en udstationeringssituation. Hvis det fremgår af fragtbrevet, at cabotagekørslen er ulovlig, udløses en hel række andre konsekvenser og yderligere kontroller<sup>32</sup>. Ved en chauffør, der udfører ulovlig cabotagekørsel, dog også betragtes som udstationeret.

For flere detaljer om, hvordan fragtbreve kan være relevante for bogføring, se *afsnit 3.2.4* nedenfor, som beskriver en sekvens af begivenheder om, hvordan man bruger fragtbreve til at bestemme bogføringssituationer.

Alt i alt berettiger eksistensen af en cabotagekørsel til en meddelelse til de myndigheder, der er ansvarlige for IMI-undersøgelser, så der iværksættes passende kontroller for at sikre, at chaufføren er garanteret det korrekte beskyttelsesniveau under udstationeringen.

### 3.2.2.3 Fartskriverens optegnelser

#### *Beskrivelse*

Fartskriverens optegnelser giver også håndhæverne nyttige beviser til at kontrollere, om transportoperationer falder inden for eller uden for udstationeringens anvendelsesområde. Lokationsdata registreret i fartskriveren (i form af landekoder for de medlemsstater, hvor operationerne fandt sted) kan være meget nyttige til dette formål. For en komplet beskrivelse af de lokationsdata, der registreres med/af de forskellige generationer og versioner af fartskriveren, henvises til TRACE 2-vejledningen om den intelligente fartskriver.

---

<sup>31</sup> Artikel 8, stk. 3, i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

<sup>32</sup> Sådanne kontroller afspejles ikke i dette dokument, da dette dokument primært fokuserer på udstationering af chauffører.



## Formål

Selvom fartskriverens optegnelser primært er beregnet til at sikre håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne, bør de også bruges af vejkontrollen til at fastslå, om der er tale om en udstationeringssituation. I det følgende *afsnit 3.2.4* foreslås en tjekliste med spørgsmål, der kan bruges til at identificere, hvilken type vejarbejde der er tale om, og om føreren skal betragtes som udstationeret eller ej. Spørgsmålene omfatter f.eks. vurdering af, hvornår og hvor kørslen starter og slutter. Fartskriveroptegnelser vil give de fleste svar på denne tjekliste med spørgsmål, herunder optegnelser af køretøjets position under læsning og aflæsning. Disse bør introduceres af chaufføren under kørslen.

### 3.2.3 Røde flag

Vejkontrollører kan kun kontrollere et begrænset antal dokumenter og data, og de er nødt til at gå hurtigt frem - især når de kontrollerer passagertransport. De skal også vurdere, om en række forskellige regler er overholdt, og udstationeringsreglerne er en tilføjelse til denne liste.

Effektiv håndhævelse kræver ofte, at der udføres mere fuldstændige kontroller efter vejtransporten. De oplysninger, der indsamles fra de tre ovennævnte dokumenter (dvs. 1) udstationeringserklæring, 2) fragtbreve eller tilsvarende dokumentation og 3) fartskriverens registreringer) sammen med resultaterne af interaktionen med chaufføren giver vigtige fingerpeg, der kan hjælpe med at danne grundlag for efterfølgende kontrol med andre myndigheder. I lyset af dette bør der, når det er relevant, udføres en mere dybdegående inspektion efter vejtransportinspektionen.

Når vejkontroller har identificeret en udstationeringssituation, er IMI-undersøgelser berettigede for at sikre, at den udstationerede chauffør modtager den korrekte løn, og at han/hun er beskyttet af de gældende standarder i værtslandet i udstationeringsperioden.

Vejkontrollører bør også spille en aktiv rolle i at udløse mere komplette IMI-inspektioner, når de har mistanke om omgåelse eller misbrug. Når de relevante oplysninger, der indsamles under vejkontroller, videregives til de kompetente myndigheder, bør vejkontrollørerne samtidig markere oplysninger, der berettiger opfølgende kontroller. Disse røde flag kan opstå fra fraværet af en erklæring (når en udstationeringssituation er blevet opdaget), ugyldig erklæring, uoverensstemmelser på de dokumenter, der er produceret under vejkontrollen, men også indtryk af vejbetjenten efter interaktion med føreren.

Sammenfattende fører en kontinuitet mellem vejsideinspektioner og IMI-kontroller til en mere målrettet og effektiv håndhævelse. Som beskrevet i *afsnit 3.3* bør der også tilstræbes et aktivt samarbejde mellem IMI-myndigheder med ansvar for vejtransport og dem, der håndterer det generelle modul for udstationering af arbejdstagere, så de røde flag når frem til den mest relevante myndighed.

Eksempler på røde flag omfatter:

- Manglende udstationeringserklæring for en transportoperation, der er omfattet af udstationering: En udstationeringserklæring er et uundværligt instrument til håndhævelsesformål. Hvis den mangler, bør det derfor udløse yderligere kontrol, når håndhæveren har fastslået, at transportoperationen er udstationering.
- Ugyldig eller forfalsket udstationeringserklæring:
  - Manglende eller ugyldig QR-kode.
  - Obligatoriske oplysninger mangler på erklæringen.
  - Fejlagte oplysninger registreret på erklæringen.
- Uoverensstemmelse mellem den lov, der gælder for ansættelseskontrakten, og det sædvanlige arbejdssted og/eller førerens bopæl:

En udstationeret arbejdstager er en arbejdstager, der i en begrænset periode udfører opgaver uden for det land, hvor han normalt arbejder. Som beskrevet i bilag 3 kan et sædvanligt arbejdssted formodes at være i den medlemsstat, hvorfra chaufføren sædvanligvis udfører en væsentlig del af sit arbejde.

En tilsyneladende uoverensstemmelse mellem på den ene side den gældende ansættelsesret, der fremgår af linje c.7 i udstationeringserklæringen, og på den anden side chaufførens sædvanlige arbejdssted bør udløse yderligere undersøgelser via relevante IMI-moduler. De kompetente myndigheder kan f.eks. anmode om ansættelseskontrakten og/eller andre optegnelser for at fastslå, om oplysningerne i udstationeringserklæringen er korrekte.

- Overensstemmelse mellem udstationeringsdatoer og ansættelsesdatoer  
Vejbetjenten kan observere, at ansættelseskontrakten startede omkring samme dato som udstationeringssituationen. Dette berettiger til yderligere kontrol af den gældende ansættelsesret og relaterede udstationeringssituationer<sup>33</sup>.

Startdatoen for en ansættelseskontrakt kan findes i linje c.6 i udstationeringserklæringen. Udstationeringsperioden er angivet i linje a.2. Fartskrivers registreringer kan også pege på manglende aktivitet fra chaufførens side i det land, hvor arbejdsgiveren er etableret.

- Chaufføren er selvstændig eller ansat gennem et vikarbureau:  
Det er usandsynligt, at en selvstændig chauffør er i besiddelse af en udstationeringserklæring. Et rødt flag til de kompetente IMI-myndigheder, der har adgang til udstationeringsmodulet, vil med fordel kunne udløse efterfølgende kontrol for at sikre, at den selvstændige chauffør faktisk er en ægte uafhængig entreprenør.
- Uoverensstemmelse mellem fragtbrev (f.eks. e-CMR) og fartskriverdata.  
En sådan uoverensstemmelse kan f.eks. opstå, hvis den landekode, der viser køretøjets position, angiver et andet land end det, der er nævnt i fragtbrevet.

---

<sup>33</sup> Se for eksempel artikel 4 i håndhævelsesdirektivet 2014/67.

En anden uoverensstemmelse kan opstå, hvis fartskriveren viser flere operationer, end der er dokumenteret i fragtbrevet. Det kan være en indikation på omgåelse af gældende udstationeringsregler.

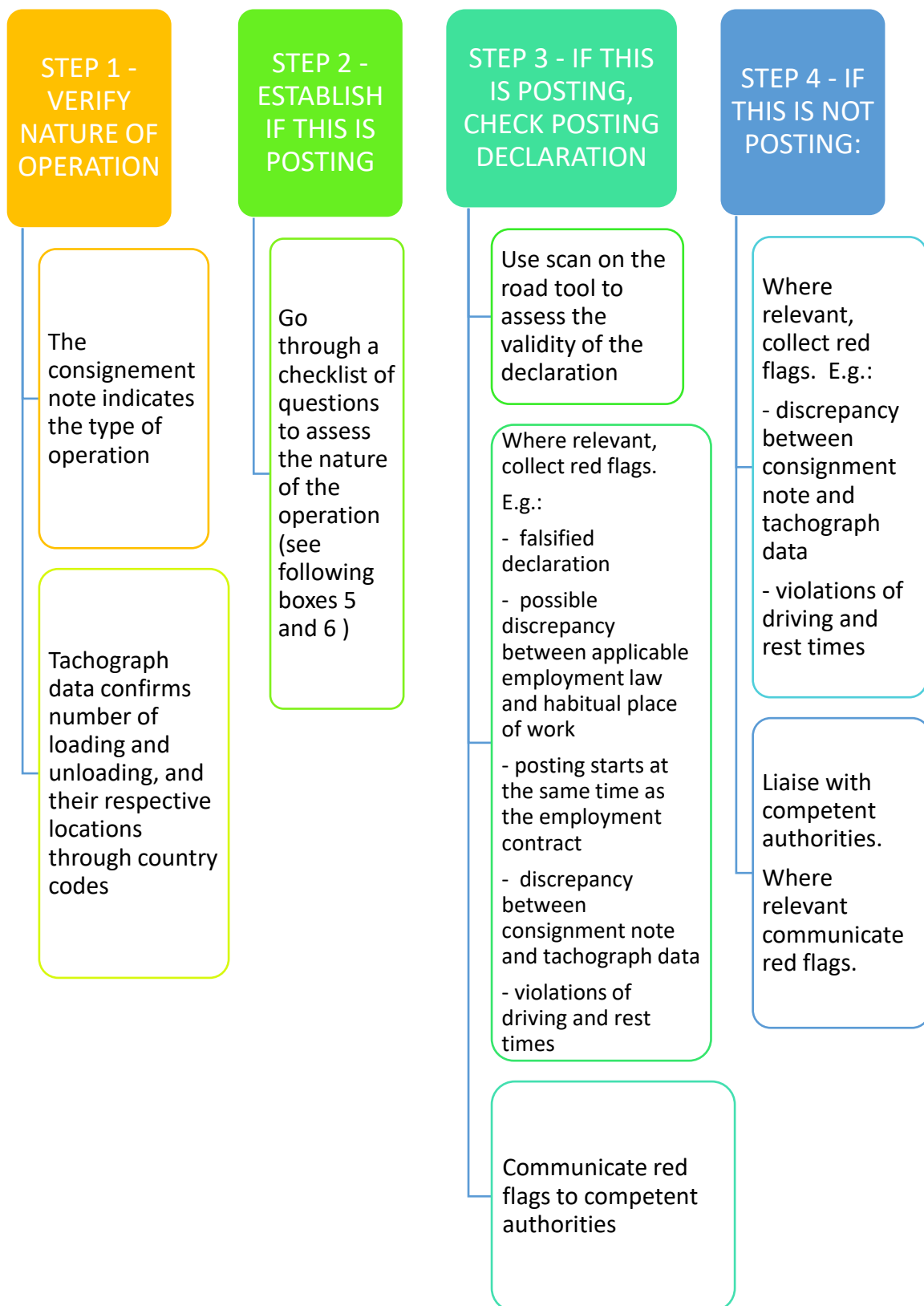
- Overtrædelse af køre- og hviletider:  
De indsamlede oplysninger om overholdelse af køre- og hviletider kan bruges til at målrette virksomheder til kontrol af udstationeringsregler. Virksomheder med høj risikovurdering kan blive kontrolleret oftere og mere omfattende.

### **3.2.4 Mulige måder at fortsætte med vejsideinspektioner på: Rækkefølge og tjekliste med spørgsmål.**

De følgende Figur 1 En trinvis tilgang til vejsidekontrol og ledsagende tjeklister med spørgsmål (Boks 5 og Boks 6) giver en trinvis tilgang til vejsideinspektioner. Kontrollørerne på vejene bør først verificere operationens art, især ved at krydstjekke oplysningerne i fragtbrevet med fartskriverdata. Derefter skal de forstå, om operationen falder inden for rammerne af udstationering eller ej. For at gøre dette foreslår boks 5 (for gods) og 6 (for passagerer) en tjekliste med spørgsmål, der hurtigt kan identificere, om operationen udgør udstationering eller ej. Hvis operationen udgør udstationering, bør vejmyndighederne se efter, om der findes en udstationeringserklæring, og kontrollere, om oplysningerne deri stemmer overens med udstationeringssituationen. For alle operationer bør røde flag indsamles, hvor det er relevant, og kommunikeres til den kompetente myndighed med henblik på yderligere kontrol.

Figur 2 og Figur 3 giver en illustration af de sekventielle trin for vejtransportmyndigheder, der starter deres kontrol med et cabotagekontrol. Det første trin består i at identificere en cabotagesituation, for det meste baseret på e-CMR eller papirfragtbrevet. Hvis cabotage bekræftes, og udstationeringsreglerne derfor finder anvendelse, skal vejkontrolløren fortsætte med at kontrollere gyldigheden af udstationeringsdokumenterne og, hvor det er relevant, indsamle røde flag og kommunikere oplysningerne til den kompetente myndighed med henblik på efterfølgende kontrol.

Hvis der ikke er tale om cabotagekørsel, vil kontrolløren gå trin for trin for at afgøre, om kørslen med rette er fritaget for udstationering eller ej. Hvor det er relevant, bør røde flag altid indsamles og kommunikeres sammen med andre relevante oplysninger til de kompetente myndigheder.



Figur 1 En trinvis tilgang til vejsidekontrol

Denne tjekliste med spørgsmål er designet til at hjælpe vejsidebetjenten med at identificere, om udstationeringsreglerne gælder baseret på vejtransportens karakter. Det foreslås at følge spørgsmålene i den rækkefølge, de præsenteres. Når alle felter under et specifikt trin er krydset af, er operationen identificeret, og det er ikke nødvendigt at gå videre til resten af spørgsmålene.

**Trin 1: Er der tale om en cabotagesituation?**

- Beviser fragtbrevet og fartskriveren cabotage?

(Hvis der er flere operationer end det lovlige maksimum, skal føreren stadig betragtes som udstationeret)

**Trin 1a: Er det transit?**

- Kører chaufføren igennem uden at læsse af eller på?

**Trin 1c: Er det en simpel bilateral operation?**

- Kører chaufføren til eller fra den medlemsstat, hvor vejoperatøren er etableret, på grundlag af en transportkontrakt?
- Er det klart, at chaufføren ikke har eller ikke vil foretage på- eller aflæsning under denne tur?

**NB:** En simpel bilateral operation kan også bestå af en indledende eller afsluttende vejstrækning i en kombineret transport.

**Trin 1d: Er det 1+1?**

- Kører føreren til eller fra den medlemsstat, hvor vejoperatøren er etableret?
- Indebærer denne internationale rejse:
  - En aktivitet med lastning eller losning; ELLER
  - En aktivitet med lastning og en aktivitet med losning?
- Er det klart, at chaufføren ikke har eller vil udføre 2 aktiviteter i samme medlemsstat?

**Trin 1d: er 0+2?**

- Kører føreren en returrejse til eller fra den medlemsstat, hvor vejoperatøren er etableret?
- Er det klart, at chaufføren ikke har eller ikke vil foretage på- eller aflæsning under en af turene (retur eller ud)?
- Indebærer den anden rejse (retur eller udrejse):
  - To aktiviteter med læsning eller aflæsning; ELLER
  - To aktiviteter med lastning og to aktiviteter med losning?
- Er det klart, at chaufføren ikke har eller vil udføre mere end én aktivitet med lastning eller losning i samme medlemsstat?

*Boks 5 - Tjekliste med spørgsmål til vejkontrol ved transport af gods*

**Trin 1: Er der tale om en cabotagesituation?**

- Er tilladelsesblanketten (til regelmæssig persontransport) eller kørselsblanketten (til lejlighedsvis persontransport) et bevis på cabotage?

**Trin 1a: Er det transit?**

- Kører chaufføren igennem uden at tage passagerer op eller sætte dem af?

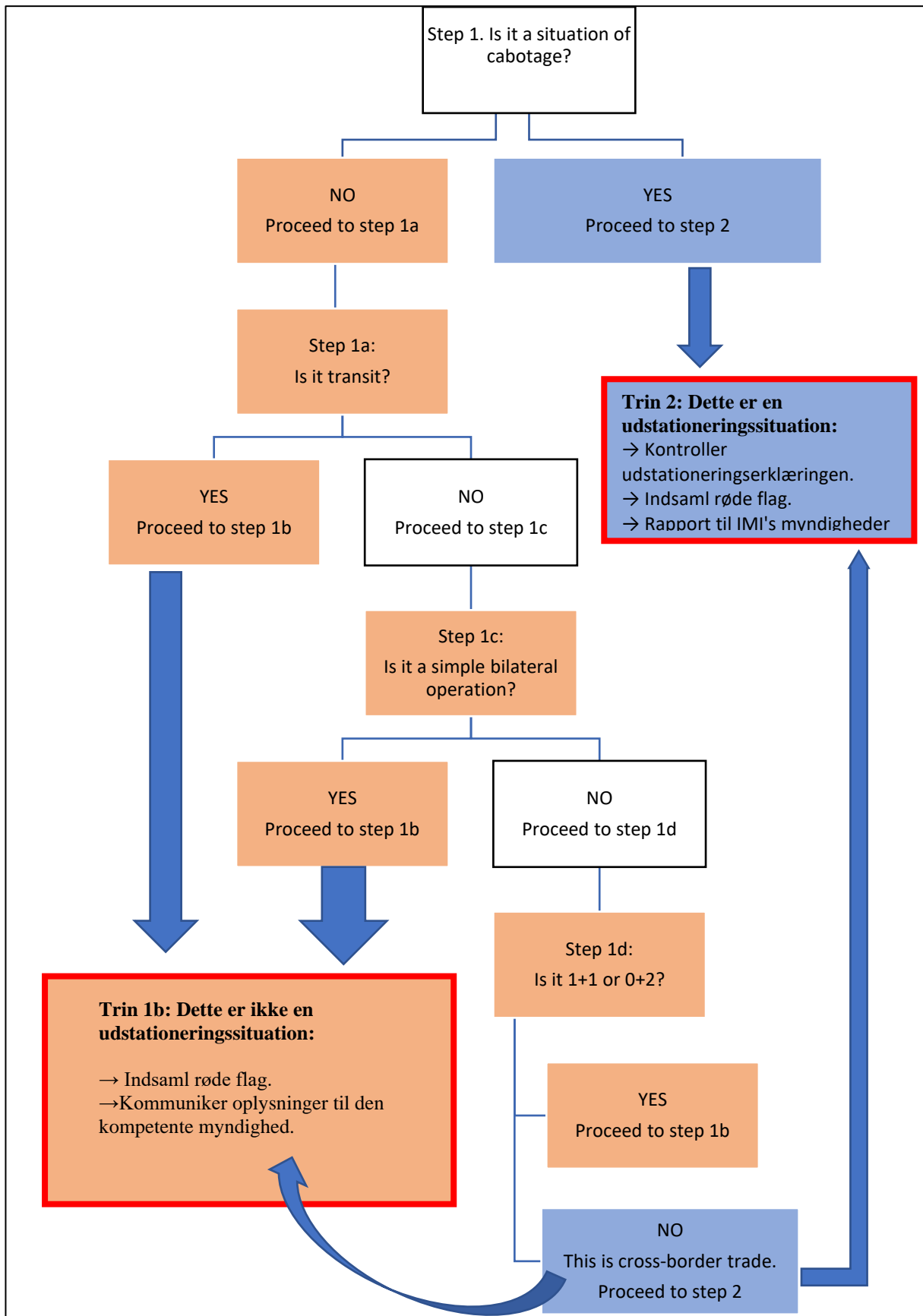
**Trin 1c: Er det en simpel bilateral operation?**

- Udfører føreren en af følgende handlinger?
  - at tage passagerer op i etableringsmedlemsstaten og sætte dem af i bestemmelseslandet?
  - at tage passagerer op i destinationslandet og sætte dem af i etableringslandet?
  - der udfører lokale udflugter med den samme gruppe af ikke-hjemmehørende passagerer, efter en international transport med de samme passagerer i det samme køretøj eller i et køretøj, der ejes af det samme selskab?

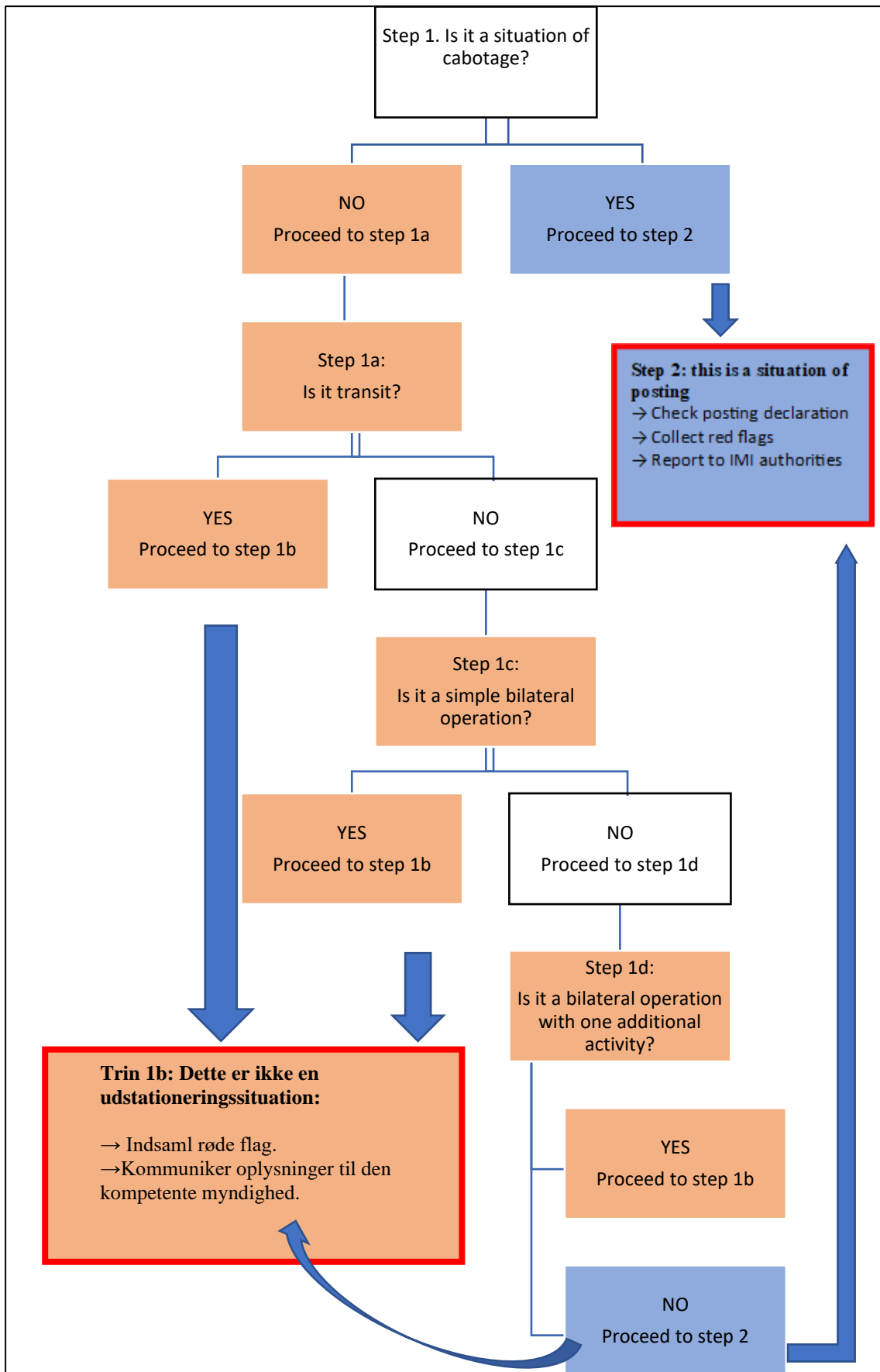
**Trin 1d: Er det en bilateral operation med en ekstra aktivitet?**

- Kører føreren til eller fra den medlemsstat, hvor vejoperatøren er etableret?
- Indebærer denne internationale rejse:
  - En aktivitet med at tage passagerer op eller en aktivitet med at sætte passagerer af; ELLER
  - En aktivitet med at samle passagerer op og en aktivitet med at sætte passagerer af?
- Er det klart, at chaufføren ikke har eller vil udføre to aktiviteter i samme medlemsstat?

*Boks 6 - Tjekliste med spørgsmål til vejkontrol af passagertransport*



Figur 2 - Trin-for-trin-tilgang til transport af varer



Figur 3 - Trin for trin-tilgang til transport af passagerer



## 3.3 IMI-inspektioner

Uafhængigt af eller som supplement til vejsideinspektioner kan yderligere kontroller finde sted via IMI-grænsefladen og i god forståelse med de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.

Denne vejledning foreslår, at udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne via IMI kan ske under tre omstændigheder:

- Som opfølgning på vejsideinspektioner, hvor der er identificeret en udstationeringssituation.
- Som opfølgning på vejsideinspektioner, hvor vejsidebetjenten har kommunikeret røde flag.
- Uafhængigt af inspektioner ved vejsiden, f.eks. på grundlag af en risikovurdering. De røde flag, der er skitseret i ovenstående *afsnit 3.2.3*, kan også bruges af IMI-myndighederne, når de skal prioritere sådanne kontroller.

### 3.3.1 Oversigt over IMI-moduler

IMI er et flersproget onlineværktøj, der har til formål at lette udvekslingen af oplysninger mellem håndhævelsesmyndighederne i værtsmedlemsstaten ("*værtsmyndighederne*") og i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret ("*hjemmemyndighederne*"). I øjeblikket understøtter IMI samarbejdsprocedurer inden for 17 forskellige politikområder.

Tre IMI-moduler er relevante for den specifikke håndhævelse af reglerne for vejtransport:

- Modulet "*Vejtransport - Etableringsbetingelser*" har til formål at lette udvekslingen af oplysninger for at kontrollere, at virksomheden er effektivt og stabilt etableret.
- Modulet "*Vejtransport - sociale regler*" har til formål at lette udvekslingen af oplysninger for at kontrollere den effektive anvendelse af køretider, pauser og hvileperioder.
- Modulet "*Vejtransport - Udstationeringserklæringer*", som den offentlige grænseflade RTPD er forbundet til, så vejoperatører kan indsende udstationeringserklæringer.
- Håndhævelsen af bestemmelserne i *lex specialis sker i* vid udstrækning gennem IMI, der er forbundet med RTPD. Værtsmyndighederne bruger dette modul til at gennemgå alle udstationeringserklæringer. De har også mulighed for at sende anmodninger om yderligere dokumenter til operatøren (se *afsnit 3.3.3* nedenfor). Hvis operatøren ikke svarer inden for en frist på 8 uger, kan værtsmyndighederne anmode om oplysninger fra hjemmemyndighederne inden for en frist på 25 dage (se *afsnit 3.4* nedenfor).

Når operatøren svarer på anmodninger om oplysninger, har han mulighed for at kommunikere med værtsmyndighederne direkte på portalen. Alle kompetente myndigheder kan også udveksle gratis tekstbeskeder med hinanden. Alle oplysninger, der gives som fritekst, kan automatisk oversættes af en tjeneste, der er forbundet med IMI (eTranslation)<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> En brugervejledning til RTPD kan findes på dette link: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

Moduliet Vejtransport - Udstationeringserklæringer kan kun bruges i det omfang, at operatøren har indsendt en udstationeringserklæring. Transportoperationer, der ikke udgør udstationering, kan ikke vises på denne grænseflade. Det er vigtigt, at transportoperationer, der kan udgøre udstationering, men hvor operatøren ikke indsender en udstationeringserklæring, heller ikke vises i moduliet Vejtransport - Udstationeringserklæringer.

Selv hvis der indsendes en udstationeringserklæring i RTPD, giver moduliet Vejtransport - Udstationeringserklæringer ikke værtsmyndighederne mulighed for at kontrollere alle elementer i forbindelse med udstationering, som f.eks. brevkassepraksis eller eksistensen af et reelt ansættelsesforhold i etableringsmedlemsstaten.

I alle disse tilfælde skal der foretages yderligere IMI-undersøgelser via en anden grænseflade: moduliet "*Vejtransport - etableringsbetingelser*" og/eller det generelle modul "*Udstationering af arbejdstagere*". Brugen af sidstnævnte modul blev formaliseret af direktiv 2014/67 om håndhævelse af udstationering. Værtsmyndighederne kan sende standardiserede anmodninger om oplysninger for at vurdere, om der er tale om reel udstationering, for at forhindre misbrug og omgåelse og for at vurdere, om de gældende arbejdsvilkår overholdes, herunder aflønning<sup>35</sup>

Myndigheder med ansvar for udstationeringsmodulet er ofte ikke de samme som dem, der er afhængige af moduliet Vejtransport - Udstationeringserklæringer. En effektiv kommunikation mellem alle værtsmyndigheder er derfor afgørende, da vejtransportoperationer ellers kan undslippe enhver form for IMI-håndhævelse, når de ikke er dokumenteret af operatørerne. Samarbejde mellem værtsmyndighederne er også uundværligt for at kontrollere overholdelsen af gældende vilkår og betingelser for udstationerede chauffører.

#### **For at opsummere:**

Kontrollen med overholdelsen af *lex specialis* foregår i vid udstrækning gennem IMI i overensstemmelse med følgende procedure:

- **Trin 1:** Værtsmyndighederne sender en direkte IMI-forespørgsel til virksomheden. Anmodningen kommer automatisk frem til den virksomhed, der modtager en notifikation.
- **Trin 2:** Virksomheden modtager anmodningen via RTPD og har 8 uger til at indsende de ønskede dokumenter.
- **Trin 3:** Hvis virksomheden ikke indsender dokumenterne inden for 8 uger, informerer IMI værtsmyndighederne om, at de nu kan anmode om assistance fra myndighederne i hjemlandet.
- **Trin 4:** Efter IMI's anmodning fra værtsmyndighederne kontakter hjemlandets myndigheder virksomheden (herunder gennem kontrol på stedet) for at få de ønskede dokumenter inden for 25 arbejdsdage. Til dette formål har myndighederne i hjemlandet adgang til alle udvekslinger og dokumenter, som myndighederne i værtslandet modtager fra virksomheden.

<sup>35</sup> En brugervejledning til det generelle *Posting of Workers*-modul kan findes på dette link: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

Parallelt med RPTD skal transportmyndighederne være i stand til at gøre effektiv brug af det generelle udstationeringsmodul for at forhindre misbrug og omgåelse, især i tilfælde, hvor der ikke er nogen udstationeringserklæring.

Forskellige myndigheder inden for samme medlemsstat kan være ansvarlige for forskellige IMI-moduler. En effektiv håndhævelse kræver, at der er kommunikationskanaler på plads mellem disse myndigheder.

### 3.3.2 Målsætninger

IMI-kontroller er et vigtigt aspekt af effektiv håndhævelse af udstationering og relaterede regler. I betragtning af den begrænsede tid og de begrænsede midler, der er til rådighed ved vejsiden, kan dybdegående inspektioner kun ske uden for vejsiden, og IMI-grænsefladen kan fungere som et værktøj til at udløse disse mere grundige inspektioner.

IMI-inspektioner, der udføres gennem vejtransportmodulerne, kan forfølge et eller flere af følgende mål:

- for at konstatere en udstationeringssituation.
- at vurdere misbrug af en udstationeringsstatus gennem omgåelse af den lov, der gælder for en individuel ansættelseskontrakt.
- at kontrollere overholdelsen af de gældende arbejds- og ansættelsesvilkår i værtsmedlemsstaten, hvis der konstateres en reel udstationeringssituation.

Hvis transportmyndighederne under deres IMI-undersøgelser har mistanke om falsk selvstændig virksomhed eller brevkassepraksis i etableringsmedlemsstaten, skal der foretages yderligere kontrol via de relevante moduler, herunder det generelle modul om udstationering samt modulet om etableringsbetingelser.

### 3.3.3 Dokumenter, der kan rekvireres

I henhold til *lex specialis* kan de kompetente myndigheder anmode om, at operatøren inden for otte uger og via RPTD sender kopier af:

- fartskrivere;
- fragtbreve (f.eks. e-CMR'er);
- dokumentation for chaufførens aflønning i udstationeringsperioden;
- ansættelseskontrakten;
- timesedler vedrørende chaufførens arbejde;
- bevis for betalinger.

IMI-inspektioner kan dække op til et års udstationering fra datoen for anmodningen om dokumenter og kan vedrøre en bestemt chauffør eller alle chauffører i en virksomhed.

### **3.3.3.1 Udstationeringserklæringen**

Oplysningerne fra udstationeringserklæringer gemmes i IMI i en periode på 24 måneder. Hvis der ikke foreligger udstationeringserklæringer, vil en virksomhed ikke fremgå af modulet Vejtransport - udstationeringserklæringer og dermed potentielt undgå enhver form for dybdegående kontrol. Det er derfor vigtigt, at vejkontrollørerne signalerer til de kompetente myndigheder, at disse virksomheder eksisterer, når det er relevant. Især hvis en udstationeringssituation er blevet konstateret af vejkontrolløren, og der ikke foreligger en gyldig erklæring, kan der foretages yderligere undersøgelser via det generelle IMI-modul om udstationering af arbejdstagere.

### **3.3.3.2 Fragtbreve og fartskriveroptegnelser**

Fragtbreve indeholder oplysninger om transporten. Fartskriverens optegnelser indeholder vigtige data om køre- og hviletider samt data om et køretøjs placering.

Fragtbrevene og fartskriverens optegnelser vil hjælpe med at fastslå udstationeringssituationer - herunder start- og sluttidspunkt. Hvis et fragtbrev f.eks. viser, at der er tale om cabotagekørsel, skal chaufføren betragtes som udstationeret i værtsmedlemsstaten.

Portalen accepterer følgende understøttede dokumentformater: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portalen er også kompatibel med al fartskriversoftware.

### **3.3.3.3 Dokumentation vedrørende aflønning, betalingsbeviser og timesedler**

Hvis der konstateres en reel udstationeringssituation, skal chaufføren aflønnes og have en arbejdstid, der er i overensstemmelse med værtslandets standarder.

Timerne på timesedlerne skal svare til de timer, der er beregnet ud fra fragtbrevet og fartskriverdataene. Timerne på lønsedlerne skal stemme overens med timesedlerne. Lønsedlerne skal derefter sammenlignes med bankoverførsler for at sikre, at lønnen er blevet betalt fuldt ud.

### **3.3.3.4 Ansættelseskontrakt**

Ansættelseskontrakten indeholder vigtige oplysninger til at bestemme det sædvanlige arbejdssted og udstationeringssituationer. For eksempel skal ansættelseskontrakter siden 1. august 2022 indeholde skriftlige oplysninger om arbejdsstedet eller -stederne, aflønningen,

arbejdsmønstrene og identiteten på den socialsikringsinstitution, der modtager arbejdsgiverens bidrag<sup>36</sup>.

## 3.4 Samarbejde mellem myndigheder

### 3.4.1 Gensidig bistand med etableringsmedlemsstaten

Værtsmyndighederne kan søge samarbejde gennem IMI med etableringsmedlemsstaten under følgende omstændigheder:

- Virksomheden har ikke svaret eller kun svaret delvist på anmodningen om oplysninger inden for den krævede periode.
- Virksomheden hævder, at den ikke har udført nogen aktiviteter i området i den undersøgte periode, i modsætning til hvad vejvagten har fastslået.
- Værtsmyndighederne ønsker at kontrollere overholdelsen af de ansættelsesvilkår, der gælder for den udstationerede chauffør.
- Transportchefen hævder, at chaufføren er selvstændig.

Afhængigt af anmodningens art kan der anmodes om udveksling af oplysninger via forskellige IMI-moduler, herunder RTPD og det generelle modul for *udstationering af arbejdstagere*.

Når en anmodning om assistance fremsættes via IMI-systemet, skal de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten sikre, at de leverer de ønskede oplysninger inden for 25 arbejdsdage.

### 3.4.2 Arbejdsmarkedets parters rolle

Afhængigt af nationale traditioner kan arbejdsmarkedets parter spille en aktiv rolle i håndhævelsen af *lex specialis* og relaterede regler. I Sverige for eksempel findes de ansættelsesvilkår, der gælder for udstationerede chauffører, i vid udstrækning i kollektive overenskomster, og arbejdsmarkedets parter påtager sig hele ansvaret for at kontrollere, at disse kollektive overenskomster overholdes. I sådanne situationer ville det være god praksis at sikre, at arbejdsmarkedets parter har adgang til de udstationeringserklæringer, der indsendes i RTPD. En sådan kommunikation er faktisk en væsentlig forudsætning for, at arbejdsmarkedets parter kan udføre målrettet kontrol.

---

<sup>36</sup> Se direktiv 2019/1152.

## **Bilag 1: Hvornår er en chauffør omfattet eller ikke omfattet af udstationeringsreglerne: forklaring til godstransport.**

### **Udstationering af chauffører i henhold til direktiv (EU) 2020/1057: Forklaring og in/out of scope i forhold til operationer**

#### **Introduktion**

Dette dokument opfylder behovet for at få en fuldstændig forklaring af de grundlæggende begreber i udstationeringsreglerne med henblik på at håndhæve dem.

Det er en trinvis tilgang, der forklarer udstationeringsreglerne: først de grundlæggende begreber (afsnit 1), derefter en forenklet forklaring, der fører eksperter til en første forståelse af reglerne (afsnit 2), derefter en fuld forklaring med alle betingelser og kriterier (afsnit 3).

Forståelsen af de særlige udstationeringsregler, der gælder for chauffører i vejtransportsektoren (jf. *lex specialis*, direktiv (EU) 2020/1057), er blevet drøftet i Kommissionens ekspertgruppe om udstationering af chauffører, hvor alle medlemsstater og interesserede parter var repræsenteret. Kommissionens tjenestegrene udarbejdede forklaringsdokumenter, som blev gennemgået og valideret af Kommissionens juridiske tjeneste. Det skal dog bemærkes, at fortolkningen af EU-lovgivningen fortsat henhører under EU-Domstolens kompetence.

## 1. De vigtigste begreber

|   | DEFINITION  | JURIDISK GRUNDLAG   |
|---|---|---|
| UDSTATIONERING                              | <p>En vejtransportvirksomhed udstationerer chauffører i et andet land for deres regning og under deres ledelse i henhold til en kontrakt, der er indgået mellem den udstationerende vejtransportvirksomhed og den part, for hvem transportydelse er beregnet. Chaufføren kører på det pågældende lands territorium, forudsat at der er et ansættelsesforhold mellem den udstationerende transportvirksomhed og chaufføren i udstationeringsperioden.</p> <p>Kort sagt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En chauffør har et ansættelsesforhold til en transportvirksomhed/operatør;</li> <li>• Operatøren beder denne chauffør om at levere transportydelser i en anden medlemsstat (en anden medlemsstat end den, hvor denne virksomhed er etableret).</li> </ul> | <p>Artikel 1.3.a i det generelle udstationeringsdirektiv 96/71/EF</p> |
| MEDLEMSSTAT, HVOR VIRKSOMHEDEN ER ETABLERET | <p>Hvor en virksomhed er etableret, uanset om dens transportleder kommer fra et andet land.</p>   | <p>Artikel 2, stk. 8, i forordning (EF) nr. 1071/2009.</p>            |
| VÆRTSMEDLEMSSTAT                            | <p>Land, hvor transporten udføres (og som ikke er det land, hvor virksomheden er etableret).</p>  |   |

|   | DEFINITION   | JURIDISK GRUNDLAG   |
|---|--|---|
| <b>INTERNATIONAL BILATERAL OPERATION</b>                                    | Flytning af varer mellem etableringsmedlemsstaten og et andet land (medlemsstat eller tredjeland). Transaktionen involverer to lande, hvoraf det ene er etableringslandet (ved start eller slut).  | Betragtning (10) og artikel 1, stk. 3, i direktiv (EU) 2020/1057.   |
| <b>INTERNATIONALE IKKE-BILATERALE OPERATIONER / KRYDSHANDELSOPERATIONER</b> | Operationen involverer to lande, hvoraf ingen af dem er etableringsland for den operatør, der udfører operationen (lastning i et og losning i et andet).   | Betragtning 13 i direktiv 2020/1057   |
| <b>CABOTAGE</b>   | National transport for fremmed regning, der udføres midlertidigt på en værtsmedlemsstats område (af en operatør, der er etableret i en anden medlemsstat).   | Artikel 2, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1072/2009.   |
| <b>REJSE UDEN LAST</b>  | En tomkørsel (der er ikke mere gods om bord på køretøjet), der foretages i forbindelse med en anden tur med last.  | Artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009.   |
| <b>TRANSIT</b>  | Kørsel gennem et lands territorium uden at udføre nogen form for lastning eller losning. Der er ingen forbindelse mellem chaufførens aktiviteter og den medlemsstat, der passerer.   | Betragtning (11) og artikel 1, stk. 5, i direktiv (EU) 2020/1057.   |
| <b>YDERLIGERE AKTIVITET</b>   | En yderligere aktivitet er lastning og/eller losning i forbindelse med en bilateral transport i de medlemsstater eller tredjelande, som chaufføren kører igennem, forudsat at chaufføren ikke læsser og lossere varerne i den samme medlemsstat (dette ville udgøre cabotage). | Artikel 1, stk. 3, tredje afsnit, i direktiv (EU) 2020/1057.<br><br>Bemærk: Krydstransaktioner involverer aldrig etableringslandet, mens en yderligere aktivitet kan involvere etableringslandet. |



## 2. Inden for og uden for udstationeringens omfang: forenklet forklaring

|                                   |   |  |
|-----------------------------------|---|--|
| <p><b>Grundlæggende regel</b></p> | <p><b>Se på, om etableringslandet enten er der, hvor den specifikke transport starter eller slutter. Hvis det er tilfældet, gælder udstationeringsreglerne ikke. Når forbindelsen til</b></p> | <p>Eksempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbindelsen til etableringslandet bevares (bilateral operation): Hvis transportoperationen</li> </ul> |
|-----------------------------------|---|--|

|   |   |  |
|---|---|--|
|   | <p><b>etableringslandet er bevaret, gælder udstationeringsreglerne IKKE.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> om udstationering af chauffører henviser til typen af transport for at afgøre, om udstationeringsreglerne gælder. Tre hovedtyper af transportoperationer nævnes i teksten: bilateral, cabotage og cross-trade. I overensstemmelse hermed:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En bilateral er aldrig i scope.</li> <li>2. Cabotage er altid en mulighed.</li> <li>3. Krydstransaktioner er omfattet, men der er visse undtagelser fra denne grundregel.</li> </ol> | <p>involverer etableringslandet ved start og/eller slut, betragtes chaufføren ikke som udstationeret.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbindelsen til etableringslandet går tabt (cabotage og cross-trade): udstationeringsreglerne gælder.</li> </ul> |
| <p><b>Undtagelser fra den grundlæggende regel</b></p> | <p>Udstationeringsreglerne gælder IKKE / føreren betragtes IKKE som udstationeret</p>   |  |
| <p><b>1.</b></p>                                      | <p>Et begrænset antal yderligere aktiviteter, som udføres under en bilateral operation, er ikke omfattet af udstationeringen (cfr 1 + 1 og 0+2 undtagelser). En yderligere aktivitet kan være inden for eller uden for anvendelsesområdet afhængigt af, om den er omfattet af 1+1- eller 0+2-fritagelsen.</p>   | <p>Eksempel: Hvis chaufføren under en bilateral operation læsser i ét land og læsser af i et andet land, hvoraf ingen er etableringslandet, er denne ekstra aktivitet IKKE omfattet af anvendelsesområdet.</p>   |
| <p><b>2.</b></p>                                      | <p>Ved kombineret transport, når den indledende eller afsluttende vejstrækning alene består af en international bilateral transportoperation.</p>   | <p>Betragtning 12 og artikel 1, stk. 6, i direktiv (EU) 2020/1057.</p>   |

|                                     |  |  |
|-------------------------------------|--|--|
| 3.                                  | Transit  | Chaufføren krydser et land uden at udføre nogen form for læsning/aflæsning (stop er tilladt).  |
| <b>Kørsel uden last (tomkørsel)</b> | En tomkørsel er enten inden for eller uden for anvendelsesområdet afhængigt af, om den operation, der aktiverer/udløser tomkørslen, selv er inden for eller uden for anvendelsesområdet. | Tomturen er IKKE omfattet, hvis den udføres i forbindelse med en bilateral operation (undtaget). Tomkørslen er omfattet, når den udføres i forbindelse med cabotagekørsel eller international ikke-bilateral kørsel/krydshandel. |

### 3. Inden for og uden for udstationeringens anvendelsesområde: vurdering pr. transportoperation

| DRIFT    | AFGØRENDE ELEMENTER   | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|----------|---|-------------|--------------|--|
| Cabotage | <p>Hele operationen fra lastning til losning finder sted INDEN for et lands territorium, hvor operatøren ikke er etableret.</p> <p>Udstationeringsreglerne gælder ALTID under cabotage.</p> <p>For at kvalificere sig til cabotagekørsel skal en international bilateral kørsel være afsluttet først. Det er først, når de varer, der</p> | X           |              | <p><u>Start af udstationeringssituationen:</u></p> <p>Udstationeringssituationen starter først, når chaufføren påbegynder kørslen uden last mod det sted, hvor han/hun skal læsse det gods, der skal transporteres under cabotage.</p> <p><u>Slut på udstationeringssituationen:</u></p> <p>Udstationeringen fortsætter under udførelsen af cabotagekørslen og slutter, når varerne er læsset af, og cabotagekørslen er afsluttet.</p> |

| DRIFT  | AFGØRENDE ELEMENTER   | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|--|---|-------------|--------------|--|
|  | <p>er knyttet til den internationale indgående rejse, er blevet fuldt losset, at cabotagekørsel kan udføres (Reg1072/2009).</p> <p>Referencer: Artikel 8, stk. 2, i forordning 1072/2009, artikel 1, nr. 7, i direktiv 2020/1057.</p> |             |              | <p><u>Efterfulgt af en tilbagevenden til etableringslandet</u></p> <p>Hvis chaufføren vender tilbage til etableringslandet efter afslutningen af cabotagekørslen, enten med en tom lastbil eller med nye varer, der uploades som en del af en ny bilateral kørsel, betragtes chaufføren ikke som udstationeret fra afslutningen af aflæsningen af cabotagegodset.</p>  |
| <p>Krydstransaktioner uden for det land, hvor virksomheden er etableret:</p> <p>lastning og losning (i en ikke-bilateral transportoperation)</p> | <p>Transportoperationer, der udføres MELLEM to lande, hvoraf ingen er operatørens etableringsland.</p> <p>Regler for opslag gælder.</p> <p>Referencer: Betragtning 12 og 13 i direktiv 2020/1057 henviser til</p>                     | X           |              | <p><u>Start af udstationeringssituationen:</u></p> <p>Udstationeringssituationen starter ikke umiddelbart efter afslutningen af en international bilateral operation, men først når en chauffør påbegynder en tomkørsel mod læsestedet i den pågældende medlemsstat for at læsse varer, der skal transporteres i cross-trade.</p> <p>Så længe varerne ikke er læsset af, anses chaufføren for at være udstationeret i det land, hvorfra han startede sin rejse uden last for at læsse, indtil han forlader det land,</p> |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|-------|--|-------------|--------------|--|
|       | tværhandelsoperationer som "ikke-bilaterale transportoperationer". |             |              | <p>og han er derefter udstationeret i det land, hvor varerne læsses af, fra grænseovergangen i det land, indtil han har afsluttet aflæsningen.</p> <p><u>Slut på udstationeringssituationen:</u></p> <p>Chaufføren forbliver udstationeret, indtil varerne er læsset af.</p> <p><u>Efterfulgt af en rejse uden last eller en ny bilateral operation</u></p> <p>Den uaflassede returrejse gennem territoriet i det land, hvor varerne blev aflæsset, og tilbage til etableringslandet falder ikke ind under udstationeringsreglerne.</p> <p>Det samme gælder, hvis chaufføren påbegynder en ny bilateral rejse (med etableringslandet som</p> |

| DRIFT  | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering   |
|--|--|-------------|--------------|---|
|  |  |             |              | bestemmelsesland/aflæsningsland): Fra det øjeblik, hvor varerne aflæses i forbindelse med en samhandelstransaktion, til de når den endelige destination i etableringslandet, betragtes chaufføren ikke som udstationeret. |
| Første og sidste vejstrækning i en kombineret transportoperation | <p>Når en chauffør er involveret i en kombineret transport, er arten af den tjeneste, der leveres under den indledende eller afsluttende vejstrækning, tæt forbundet med etableringsmedlemsstaten, hvis vejstrækningen i sig selv er en bilateral transportoperation.</p> <p>Bemærk: For en udtømmende forklaring af kombineret transport og håndhævelse henvises til den vejledning, der blev udarbejdet i TRACE 2 Access to market-fokusgruppen.</p> |             | X            | Ved kombineret transport, hvor den indledende eller afsluttende vejstrækning i sig selv består af en international bilateral transport, betragtes chaufføren ikke som udstationeret.                                      |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering |
|-------|--|-------------|--------------|---------------------------------|
|       | <p>En kombineret transportoperation er en transport af varer mellem forskellige lande, hvor en del af transporten foregår med jernbane, indre vandveje eller ad søvejen. En kombineret transport anses for at være international, når mindst en af de modale strækninger krydser en grænse.</p> <p>Kombineret transport, som dækket af EU-regler, er transport af varer mellem medlemsstater, hvor vejgodskøretøjet (påhængsvogn, sættevogn, med eller uden trækraft) veksellad eller container på 20 fod eller mere bruger <u>vejen</u> på den <u>første</u> eller <u>sidste</u> del af rejsen og, på den anden del, jernbane eller indre vandveje eller maritime tjenester, hvor denne strækning overstiger 100 km (i luftlinje) og foretager den første eller sidste vejtransportdel af rejsen.</p> |             |              |                                 |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering |
|-------|--|-------------|--------------|---------------------------------|
|       | <p>Vejstrækningen i en kombineret transport kan være inden for en enkelt medlemsstats territorium eller involvere flere medlemsstater.</p> <p>Betragtning 12 og artikel 1, stk. 6, i direktiv (EU) 2020/1057.</p> <p>Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.</p> |             |              |                                 |



| DRIFT                             | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|-----------------------------------|--|-------------|--------------|--|
| International bilateral operation | <p>Transport, der udføres mellem to lande, hvoraf det ene er operatørens etableringsland.</p> <p>Regler for opslag gælder ikke.</p> <p>Reference: Artikel 1, stk. 3, andet afsnit, i direktiv 2020/1057.</p> |             | X            | <p><u>Varighed:</u></p> <p>I hele varigheden af bilaterale operationer (der involverer etableringslandet ved operationens start eller slutning) er chaufføren ikke underlagt udstationeringsreglerne.</p> <p><u>Tilfældet med flere bilaterale operationer</u></p> <p>Flere bilaterale transporter, der hver især er dækket af et separat fragtbrev, kan udføres under en rejse, der involverer etableringslandet (ved starten eller slutningen af rejsen) og er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p> <p>Betragtning 10 i direktiv (EU) 2020/1057</p> <p>Eksempler:</p> |

| DRIFT  | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG    | Start og slut på udstationering   |
|--|--|-------------|-----------------|---|
|  |  |             |                 | <p>-FRA etableringslandet: Varer, der er lastet i etableringslandet, bliver delvist losset i tre forskellige lande baseret på tre forskellige fragtbreve.</p> <p>- TIL etableringslandet: Varer, der er lastet i et land, der ikke er etableringslandet, bliver delvist losset i to andre lande baseret på to fragtbreve, før en endelig aflæsning i etableringslandet (baseret på et tredje fragtbrev).</p>  |
| <p>Bilateral operation<br/><br/>+ en af- og/eller pålæsning i det land, chaufføren kører igennem (1+1)</p> | <p>En operation med lastning og/eller losning i det land, som chaufføren krydser, anses for at være uden for udstationeringsreglernes anvendelsesområde, selv om operationen ikke er en del af en operation, der involverer etableringslandet.</p> |             | <p><b>X</b></p> | <p>I hele 1+1-operationens varighed kan chaufføren ikke betragtes som udstationeret arbejdstager.</p> <p><u>Start og slut:</u></p> <p>Under denne 1+1-regel, hvor flere ekstra aktiviteter udføres i forbindelse med en igangværende bilateral operation, er den første aktivitet undtaget fra udstationeringsreglerne. De følgende er omfattet af udstationeringsreglerne, fordi chaufføren allerede har</p> |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|-------|--|-------------|--------------|--|
|       | <p>For at drage fordel af denne undtagelse skal to kumulative betingelser være opfyldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en bilateral operation (uden for udstationeringsreglernes anvendelsesområde), der påbegyndes, før operationen lastning/losning udføres;</li> <li>• Lastning og losning af varer kan ikke udføres i det samme land (da dette ville blive betragtet som cabotage og derfor være omfattet af anvendelsesområdet).</li> </ul> <p><u>En ekstra aktivitet kan bestå af:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en lastning eller en losning alene;<br/>ELLER</li> <li>• en lastning af varerne i land A og en losning af de samme varer i land B inden for den bilaterale operation.</li> </ul> |             |              | <p>benyttet sig af muligheden for en af de undtagne ekstra aktiviteter, læsning og/eller losning. Hvis der er mere end 1 ekstra aktivitet, gælder udstationeringsreglerne fra læsning af varer til afslutningen af den ekstra aktivitet ved aflæsning*: Chaufføren genoptager derefter den bilaterale drift, og undtagelsen gælder igen.</p> |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER   | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering |
|-------|---|-------------|--------------|---------------------------------|
|       | <p><u>1+1-regel:</u></p> <p>Hvis føreren udfører to bilaterale operationer, har føreren mulighed for at tilføje 1 operation pr. bilateral operation.</p> <p>Når der udføres to bilaterale transaktioner fra og til etableringsmedlemsstaten, kan der under hver af de to transaktioner udføres en yderligere fritaget krydshandelstransaktion. Dette er en såkaldt 1+1-regel.</p> <p>En enkelt undtaget ekstra aktivitet kan omfatte <u>både</u> læsning og aflæsning.</p> <p>En enkelt undtaget supplerende aktivitet kan omfatte:</p> |             |              |                                 |

| DRIFT  | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering   |
|--|--|-------------|--------------|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- en læsning;</li> <li>- en aflæsningsfunktion;</li> <li>- en ladnings- og aflæsningsfunktion.</li> </ul>   |             |              |   |
| <p>Bilateral operation</p> <p>+ to læsninger/aflæsninger under følgende bilaterale operation</p> | <p><u>0+2-reglen:</u></p> <p>Hvis føreren ikke har udnyttet muligheden for at udføre én undtaget supplerende aktivitet i form af læsning og/eller aflæsning under den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten, og denne transport efterfølges af en bilateral returtransport til etableringsmedlemsstaten, kan der udføres to undtagne supplerende aktiviteter i form af læsning og/eller aflæsning under den bilaterale returtransport. Dette er en såkaldt 0+2-regel.</p> <p>Kumulative betingelser, der skal opfyldes for at drage fordel af fritagelsen:</p> |             | <b>X</b>     | <p>I hele 0+2-operationens varighed kan chaufføren ikke betragtes som udstationeret arbejdstager.</p> |

| DRIFT  | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG    | Start og slut på udstationering |
|--|--|-------------|-----------------|---------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• en igangværende bilateral operation, hvor føreren ikke har udnyttet muligheden for at udføre en undtaget ekstra aktivitet i forbindelse med læsning og/eller aflæsning;</li> <li>• Denne operation efterfølges af en bilateral returoperation til etableringslandet;</li> <li>• Der kan udføres to fritagne ekstra aktiviteter med lastning og/eller losning, så længe de ikke udføres i samme land.</li> </ul> |             |                 |                                 |
| <p>Første eller sidste del af en kombineret transport</p> <p>Betjening</p> | <p>Hvis vejstrækningen i sig selv består af en international bilateral transportoperation.</p> <p>Betragtning 12</p> <p>Art.1.6. 6</p>   |             | <p><b>X</b></p> |                                 |

| DRIFT   | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering   |
|---------|--|-------------|--------------|---|
|         | Kombineret transport: Rådets direktiv 92/106/EØF   |             |              |   |
| Transit | <p>En transitsituation er altid undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren betragtes ikke som udstationeret i et land, hvor han/hun kun "transiterer": rejser gennem en medlemsstats territorium uden at udføre nogen form for lastning eller losning af varer.</p> <p>Chaufføren kan tage sit daglige eller ugentlige hvil: Det at tage et dagligt eller ugentligt hvil, mens man er i transit, udløser ikke en udstationeringssituation.</p> |             | X            | F.eks. i tilfælde af en (inden for anvendelsesområdet) krydshandelsoperation mellem land A (hvor varer læsses) og land C (hvor varer losses), vil chaufføren blive betragtet som udstationeret i land A (indtil han/hun forlader landet ved grænseovergangen) og som udstationeret i land C, men vil ikke blive betragtet som udstationeret i land B, som chaufføren krydser på vej til land C. |

| DRIFT                       | AFGØRENDE ELEMENTER  | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering   |
|-----------------------------|--|-------------|--------------|---|
|                             |  |             |              |   |
| Tomme ture/rejser uden last | <p>En tomkørsel er enten inden for eller uden for anvendelsesområdet afhængigt af, om den operation, der aktiverer/udløser tomkørslen, selv er inden for eller uden for anvendelsesområdet.</p> <p>Undtaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rejse uden last i forbindelse med en bilateral rejse (f.eks. "hjem til etableringslandet");</li> <li>• tomkørsel udført mellem to på hinanden følgende bilaterale operationer.</li> </ul> <p>Ikke fritaget: tomkørsel, der udføres for at udføre cabotagekørsel eller krydskørsel (international ikke-bilateral kørsel).</p> | X           | X            | <p>I princippet slutter udstationering med aflæsning af varer, der transporteres i forbindelse med en operation, der er omfattet af udstationeringsreglerne (f.eks. i forbindelse med cabotage eller cross trade). Klassificeringen af den efterfølgende tur uden last som udstationering eller som fritaget for udstationering afhænger af, om den nye operation, der udløser turen uden last, er omfattet af udstationeringsreglerne eller ej.</p> <p>Når chaufføren kører ind på et værtslands territorium med en tom lastbil for at læsse varer til drift under udstationeringsreglerne, så begynder chaufføren at blive udstationeret til den pågældende medlemsstat fra indgangen til medlemsstatens territorium.</p> <p>I tilfælde af to på hinanden følgende bilaterale operationer (en fra etableringsland A til land B, efterfulgt af en fra land C til land A), er den tomme</p> |



| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|-------|---------------------|-------------|--------------|--|
|       |                     |             |              | <p>kørsel fra land B (efter aflæsning) til land C (til aflæsning) ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p> <p>IN scope (eksempel fra Kommissionens Q&amp;A):<br/>Chaufføren udfører to forskellige ture uden last og en cross-trade operation mellem dem.</p> <p>Rækkefølgen af rejser mellem landene A, B og C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ubelastet fra A til B</li> <li>2. Krydshandel fra B til C</li> <li>3. Ubelastet fra C til A</li> </ol> <p>Kørslen uden last fra land A til land B udføres i forbindelse med den samhandel, der starter i land B. Med andre ord rejser chaufføren til land B for at læsse varer i land B til en samhandel (mellem B og C). Derfor betragtes chaufføren som udstationeret i land B fra det øjeblik, han kører ind i landet, til han forlader det igen. Denne periode dækker kørsel med en tom lastbil til</p> |

| DRIFT | AFGØRENDE ELEMENTER | I<br>OMFANG | UD<br>OMFANG | Start og slut på udstationering  |
|-------|---------------------|-------------|--------------|--|
|       |                     |             |              | <p>læssestedet i land B, læsning af varer i land B og transport af dem gennem dette lands territorium.</p> <p>Så anses chaufføren for at være udstationeret i land C fra det øjeblik, han rejser ind i landet, til han forlader landet.</p> <p>Chaufføren anses ikke for at være udstationeret i lande, som han/hun kører igennem (ingen lastning/losning) med det formål at udføre krydshandel mellem to andre lande.</p> |

## **Bilag 2: Hvornår er en chauffør omfattet eller ikke omfattet af udstationeringsreglerne: forklaringer for persontransport**

Følgende tabel og forklaringer er baseret på dokumentet med spørgsmål og svar, som er udarbejdet af Kommissionens tjenestegrene. På grund af de særlige forhold inden for passagertransport har dette dokument til formål at identificere forskellene i anvendelsen af udstationeringsreglerne mellem gods- og passagertransport og afklare, om visse typer af rejser inden for passagertransport er omfattet eller ikke omfattet.

Påmindelse: Som det er tilfældet for godstransport, bruger direktiv (EU) 2020/1057 kriterierne for transportoperationen til at afgøre, om den chauffør, der er involveret i transportoperationen (-erne), er inden for eller uden for udstationeringens anvendelsesområde. Den følgende tabel følger derfor denne logik: Den skelner mellem de forskellige transportoperationer for at afgøre, om føreren er omfattet af udstationering eller ej.

Bemærk: I eksemplerne nedenfor er land A altid det sted, hvor virksomheden er etableret, og hvorfra rejsen begynder.

### **1. FORENKLET FORKLARING**

Den forklaring, der er givet på anvendelsen af udstationeringsreglerne i godstransport som forklaret ovenfor, er gyldig for passagertransport undtagen i nogle få tilfælde. Disse tilfælde er følgende:

#### **1.1 På forhånd sammensat gruppe af passagerer**

Afsætning af passagerer fra den på forhånd sammensatte gruppe forskellige steder i lejlighedsvis transport

I forbindelse med en bilateral flyvning fra A til B/C/D/... med en på forhånd sammensat gruppe af passagerer ændrer det forhold, at passagererne sættes af forskellige steder i land B/C/D/..., ikke på operationens karakter. Det er stadig en bilateral operation, der ikke er omfattet af udstationeringsreglerne, uanset at passagererne sættes af forskellige steder (under forudsætning af, at der ikke samles nye passagerer op i land B/C/D/...).

I almindelig transport, i forbindelse med en bilateral rejse fra land A til land C, der går gennem land B, gælder det samme (uden for udstationeringsreglernes anvendelsesområde), selv når chaufføren samler nye passagerer op i land B. Det samme gælder, når chaufføren sætter passagerer af i forskellige lande, før de ankommer til land C.

Lokale udflugter med en på forhånd sammensat gruppe af passagerer i lejlighedsvis transport

I forbindelse med en bilateral rejse fra A til B med en på forhånd sammensat gruppe af passagerer, er lokale udflugter i land B med samme gruppe ikke omfattet af udstationeringsreglerne, hvis:

1. det er den samme præ-konstituerede gruppe (af ikke-residenter i land B);
2. de lokale udflugter udføres med det samme køretøj eller et andet køretøj fra den samme transportør eller gruppe af transportører, som udførte den internationale service;
3. Hele operationen udføres med én rejseformular.

### 1.2 To undtagne ekstra aktiviteter

Det er ikke muligt for chaufføren at udføre to undtagne ekstra aktiviteter under en bilateral returtransport til etableringsmedlemsstaten, hvis der ikke blev udført nogen ekstra aktivitet under den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten. Denne mulighed findes for godstransport, men ikke for passagertransport (artikel 1, stk. 4, tredje afsnit, i direktiv 2020/1057).

## 2. INDEN FOR OG UDEN FOR UDSTATIONERINGENS OMFANG

| DRIFT   | IN eller OUT of scope: forklaring  |
|---|--|
| <b>BILATERALE REJSER</b>  |  |
| Lejlighedsvis transport   |  |
| To bilaterale operationer<br><br>Befordring af en på forhånd sammensat gruppe af passagerer fra land A til land B og tilbage fra B til A med en anden på forhånd sammensat gruppe af passagerer.                      | Hele rejsen er ikke omfattet af udstationeringsreglerne, fordi der er tale om to internationale bilaterale rejser, forudsat at hver bilateral operation er dækket af en særskilt rejseformular. *                                      |
| Bilateral operation med to eller flere nedslagssteder i et værtsland<br><br>Transport af en på forhånd sammensat gruppe af passagerer fra land A til land B og afsætning af passagererne forskellige steder i land B. | Hele rejsen er ikke omfattet af udstationeringsreglerne, fordi antallet af afregningssteder i det samme bestemmelsesland (B) ikke ændrer transaktionens bilaterale karakter. Hele operationen udføres under dække af én rejseformular. |

| DRIFT   | IN eller OUT of scope: forklaring  |
|---|--|
| <p>Bilaterale operationer med flere nedslagspunkter i mere end ét værtsland</p> <p>Transport af en på forhånd sammensat gruppe af passagerer fra land A; nogle sættes af i land B og andre i land C.</p>  | <p>Hele rejsen er ikke omfattet af udstationeringsreglerne, fordi det anses, at rejsen fra land A til land B og derefter til land C er to bilaterale rejser med udgangspunkt i land A (første bilaterale er A til B og anden er A til C), hvis de er dækket af samme rejseformular.</p>  |
| <p>Bilaterale operationer med lokale udflugter i ét værtsland, for én på forhånd sammensat gruppe af passagerer, og tilbage til etableringsland A.</p> <p>Transport af en på forhånd sammensat gruppe af passagerer fra land A til B. I land B transporteres gruppen til forskellige lokale udflugter i forskellige byer. Gruppen køres tilbage til land A.</p> | <p>De bilaterale operationer fra land A til B samt den lokale udflugt i land B er alle uden for anvendelsesområdet for udstationeringsreglerne på betingelse af, at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. det er den samme præ-konstituerede gruppe</li> <li>2. de lokale udflugter skal gennemføres <ul style="list-style-type: none"> <li>- inden for rammerne af en international lejlighedsvis tjeneste</li> <li>- for de ikke-hjemmehørende passagerer fra den gruppe, der tidligere blev transporteret af det luftfartsselskab, der udførte den internationale tjeneste</li> <li>- med samme køretøj eller et andet køretøj fra samme transportør eller gruppe af transportører, som udførte den internationale tjeneste</li> </ul> </li> <li>3. hele operationen udføres under dække af en rejseformular.</li> </ol> |
| <p>Det samme som ovenfor, men chaufføren tager tilbage til landet uden passagerer.</p>  | <p>Hele rejsen inklusive den lokale udflugt og turen tilbage til land A uden nogen passagerer er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p>   |

| DRIFT   | IN eller OUT of scope: forklaring   |
|---|---|
| <p>Det samme, men chaufføren og passagererne tager tilbage til land A med fly.</p>  | <p>Selvom chaufføren ikke kører den på forhånd sammensatte gruppe af passagerer tilbage til land A, er tjenestens karakter ikke væsentligt forskellig fra det tidligere tilfælde (kørsel tilbage til landet med gruppen), så længe transportøren ikke tilbyder tjenester på det lokale marked i land B. Hele operationen skal dækkes af ét kørselsblad.</p>   |
| <p>Bilaterale operationer med lokale udflugter i mere end ét værtsland, for én på forhånd sammensat gruppe af passagerer, og retur.</p> <p>Transport af en på forhånd sammensat gruppe af passagerer fra land A til B/C/D og tilbage til A. I land B/C/D transporteres gruppen til forskellige lokale udflugter i forskellige byer. Gruppen køres tilbage til land A.</p> | <p>Hele rejsen inklusive lokale udflugter i mere end ét værtsland er ikke omfattet af udstationeringsreglerne på de betingelser, at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gruppen er altid den samme; det er en præ-konstitueret gruppe.</li> <li>2. Tjenesten blev solgt til kunder fra markedet i land A og forbliver tæt forbundet med det, uanset at en del af tjenesten tilbydes i udlandet i et eller flere lande.</li> </ol> <p>Hele operationen udføres under dække af en rejseformular.</p> |
| <p>Lejlighedsvis rundrejse med start og slut i værtsmedlemsstaten</p> <p>En chauffør, der er ansat af et firma i land A, kører tom til land B. I land B starter chaufføren en tur for en på forhånd sammensat gruppe turister, der bringer dem til forskellige lande og derefter tilbage til land B. Chaufføren kører derefter tom tilbage til land A.</p>                | <p>Kriterierne for ikke-bilaterale ture (i princippet omfattet af udstationeringsreglerne) og ture uden last skal anvendes.</p> <p>Fra grænseovergangen til land B er rejsen omfattet af udstationeringsreglerne (fordi der er tale om ikke-bilaterale internationale rejser). Udstationeringsreglerne gælder, indtil chaufføren sætter passagererne af i land B. Chaufførens tur tilbage til land A uden passagerer (tomkørsel) er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p>                             |
|   |   |
| KOMBINERET LEJLIGHEDSVIS TRANSPORT  |   |

| DRIFT   | IN eller OUT of scope: forklaring   |
|---|---|
| <p>Fly og kørsel tur/retur</p> <p>En chauffør, der er ansat af en virksomhed i land A, foretager en fly-and-drive rundrejse med en på forhånd sammensat gruppe, der starter og slutter i land A. Gruppen tager et fly til land B, hvor den foretager en rundrejse med en bus, der er registreret i land A, og en chauffør, der er ansat af den samme operatør i land A, som organiserede flyrejsen. Ved afslutningen af busturen i land B flyver chaufføren og gruppen tilbage til land A med samme operatør.</p> | <p>Chaufføren er underlagt udstationeringsreglerne fra det øjeblik, han/hun begynder at køre for at samle passagererne op i land B, og slutter, når han/hun stopper med at arbejde på denne rejse. Et tilfælde, hvor gruppen på forhånd er sammensat af et rejsebureau, som er forskelligt fra busselskabet/operatøren i land A, der samler passagererne op og sætter dem af i land B, vil ikke ændre scenariets karakter. Hele vejtransportoperationen udføres under dække af en rejseformular. Et andet transportmiddel (f.eks. et fly) har ingen relevans for udstationeringssituationen, da direktiv (EU) 2020/1057 kun gælder for vejtransportoperationer.</p> |
| Regelmæssig transport   |   |
| <p>To bilaterale operationer</p> <p>En chauffør, der er ansat af en virksomhed i land A, udfører passagertransport på en fast rute mellem landene A-B-C uden mellemliggende stop. Chaufføren samler passagerer op i land A, sætter dem af i land B, hvor chaufføren så samler passagerer op for at bringe dem til land A.</p>   | <p>Hele rejsen (begge bilaterale operationer) er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p> <p>Det vigtigste transportdokument, der gør det muligt for en vejsideinspektør at fastslå en type transport, er tilladelsen, som bl.a. specificerer typen af tjeneste, ruten, stoppestederne og køreplanen: Artikel 6 i forordning (EF) nr. 1073/2009 specificerer, at rutekørsel er underlagt en tilladelse, og hvilken type information en sådan tilladelse skal indeholde.</p>  |
| <p>Bilaterale operationer med tre nedlægningssteder</p> <p>En chauffør, der er ansat af en virksomhed i land A, udfører en transporttjeneste på en rute fra land A til land B med mellemliggende stop i land C og D, hvor der kun sættes passagerer af.</p>   | <p>Betragtning 10 i direktiv (EU) 2020/1057: "Når en chauffør udfører bilateral transport fra den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret ("etableringsmedlemsstaten"), til en anden medlemsstats eller et tredjelands område eller tilbage til etableringsmedlemsstaten, er tjenestens art tæt knyttet til etableringsmedlemsstaten. Det</p>   |

| DRIFT  | IN eller OUT of scope: forklaring   |
|--|---|
|  | <p>er muligt, at en chauffør udfører flere bilaterale transportoperationer under en rejse."</p> <p>Da der kan udføres flere undtagne bilaterale transporter under en rejse, var chaufføren ikke underlagt udstationeringsreglerne under hele rejsen.</p> <p>Chaufføren har sat passagerer af (som gik ombord i land A) i tre forskellige lande.</p>   |
| <p>Bilaterale operationer med tre opsamlingssteder</p> <p>Efter at have udført de operationer, der er beskrevet i det foregående tilfælde, udfører chaufføren en transporttjeneste på en almindelig linje fra land B til land A, med mellemliggende stop i land E og F, der kun er beregnet til at samle passagerer op. Chaufføren sætter alle passagerer af i land B.</p> | <p>Chaufføren udførte tre bilaterale operationer under en returrejse til land B (etableringsmedlemsstat). Da der kan udføres flere undtagne bilaterale operationer under en rejse, var chaufføren ikke underlagt udstationeringsreglerne for hele rejsen.</p>   |
|  |   |
| <p>IKKE-BILATERAL                      INTERNATIONAL<br/>TRANSPORT</p>   |   |
| <p>Regelmæssig transport</p>   |   |
| <p>Bilateral drift og flere ikke-bilaterale internationale transportoperationer</p> <p>En chauffør, der er ansat af en virksomhed i land A, kører en rutebil med passagerer til land B. På vejen til land B samler chaufføren passagerer op og sætter dem af i mere end ét land (C, D, E).</p>   | <p>To principper skal bruges til at afgøre, hvornår føreren er omfattet af udstationeringsreglerne, og hvornår han ikke er:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. internationale bilaterale operationer er undtaget fra udstationeringsreglerne;</li> <li>2. en yderligere aktivitet/international ikke-bilateral operation, der er knyttet til denne internationale bilaterale, kan fritages**.</li> </ol> |



| DRIFT  | IN eller OUT of scope: forklaring   |
|--|---|
|  | <p>Derfor, i dette tilfælde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Udstationeringsreglerne gælder ikke fra starten af den internationale bilaterale;</li> <li>- den første ekstra aktivitet (opsamling eller afsætning af passagerer i land C) er også fritaget;</li> <li>- Udstationeringsreglerne begynder at gælde fra afhentning/afsætning af passageren, som starter den anden ekstra aktivitet/internationale ikke-bilaterale aktivitet (fordi chaufføren allerede har udnyttet muligheden for én undtaget ekstra aktivitet);</li> <li>- Chaufføren forbliver udstationeret i det land, hvor den anden ekstra aktivitet er startet, indtil han/hun forlader dette lands territorium og begynder at blive udstationeret i nabolandene, når de krydser deres grænser;</li> <li>- udstationeringssituationen stopper, når chaufføren sætter de sidste passagerer af (dette afslutter den sidste ekstra aktivitet) og starter rejsen tilbage til land A. Hvis der udføres en ekstra aktivitet på vejen tilbage til land A, er denne +1 ekstra aktivitet undtaget fra udstationeringsreglerne.</li> </ul> |
| <p>Bilateral operation med en ikke-bilateral international transport (1+1)</p> <p>En chauffør, der er ansat af et firma i land A, udfører en transporttjeneste på en regelmæssig linje fra land A til B til C, hvor han samler passagerer op i land A, stopper et sted i land B og sætter alle passagererne af i land C.</p> | <p>Chaufføren udførte en bilateral transportoperation (A til C) med en ekstra aktivitet i B. Den ekstra aktivitet med at optage/sætte passagerer af i land B er en ekstra aktivitet, der er knyttet til den undtagne internationale bilaterale operation (A til C) og er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren var ikke underlagt udstationeringsreglerne under hele rejsen.</p> <p>Note 1: Kun én yderligere aktivitet, der udføres i forbindelse med en international bilateral</p>  |

| DRIFT   | IN eller OUT of scope: forklaring  |
|---|--|
|   | <p>operation, kan undtages fra udstationeringsreglerne (1+1-reglen).</p> <p>Note 2: Det er ikke muligt for føreren at udføre to undtagne ekstra aktiviteter under en bilateral transport tilbage til etableringsmedlemsstaten, hvis der ikke blev udført nogen ekstra aktivitet under den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten. Denne mulighed findes for godstransport, men ikke for passagertransport (artikel 1, stk. 4, tredje afsnit, i direktiv 2020/1057).</p> |
|   |  |
| <b>CABOTAGE</b>   |  |
| <p>En bilateral operation og cabotage</p> <p>En chauffør udfører en bilateral kørsel fra land A til land B, og efter at have sat passagerer af i B udfører han cabotagekørsel i B.</p>  | <p>Udstationeringsreglerne gælder fra starten af cabotagekørslen i land B til dens afslutning: fra det sted, hvor passagererne tages op, til de sættes af.</p>   |
| <p>En bilateral operation med en cabotage + ikke-bilateral international transport</p> <p>Chaufføreren udfører en bilateral operation fra land A til C, der går gennem land B. I land B samler chaufføren passagerer op og sætter dem af, og kører til C, hvor alle passagerer sættes af.</p> | <p>Regler for opslag gælder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cabotage: fra opsamling af passagerer i land B til deres afsætning i land B;</li> <li>- international ikke-bilateral: fra afslutningen af cabotagekørslen til afsætning af passagerer i land C.</li> </ul>   |
|   |  |
| <b>TRANSIT</b>  | <p>Der gælder de samme regler som for godstransport: transit er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.</p>  |
|   |  |

| DRIFT  | IN eller OUT of scope: forklaring  |
|--|--|
| REJSER UDEN LAST   |  |
| Bilateral operation efterfulgt af en rejse tilbage til etableringslandet   | Der gælder de samme regler som for godstransport: Den tomme rejse tilbage til etableringslandet er ikke omfattet af udstationeringsreglerne.   |
| En bilateral operation, efterfulgt af en rejse uden last, efterfulgt af en ikke-bilateral international transportoperation, og afsluttende med en bilateral operation (tilbage til etableringslandet). | <p>De samme regler som for godstransport gælder: tomkørsel er enten inden for eller uden for anvendelsesområdet, afhængigt af om den operation, de er knyttet til, er inden for eller uden for anvendelsesområdet. I dette tilfælde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- den første bilaterale operation: er ikke omfattet af udstationeringsreglerne (fra udrejse fra etableringsland A til afsætning af passagerer i land B);</li> <li>- tomkørsel: udstationeringsreglerne gælder, når chaufføren begynder at bevæge sig mod det sted, hvor chaufføren vil samle passagerer op for at bringe dem til land C (fordi sidstnævnte er en international ikke-bilateral operation uden for udstationeringsreglernes anvendelsesområde; efterfølgende udføres tomkørslen på grund af denne operation inden for anvendelsesområdet);</li> <li>- Chaufføren er udstationeret i land B, indtil han forlader landet ved grænseovergangen, og er udstationeret i land C, indtil chaufføren sætter passagererne af;</li> <li>- Chaufføren er ikke udstationeret fra det øjeblik, hvor chaufføren samler passagererne op i land C og bringer dem til etableringsland A.</li> </ul> <p>Spørgsmål: Hvad med tidsrummet mellem afsætning af passagerer i land C og det øjeblik, hvor chaufføren begynder at samle passagerer op for at bringe dem til land A?</p> |

## DRIFT

## IN eller OUT of scope: forklaring

\* Artikel 12 i forordning (EF) nr. 1073/2009 specificerer, at lejlighedsvis kørsel skal udføres på grundlag af et kørselsblad, som skal udfyldes før hver tur. Kørselsbladet skal som minimum indeholde oplysninger om typen af kørsel, den primære rejserute og de(n) involverede transportør(er).

\*\* Chaufføren er undtaget fra udstationeringsreglerne, hvis han/hun i forbindelse med en igangværende bilateral transport også udfører en ikke-bilateral international transportaktivitet, hvor han/hun samler passagerer op og/eller sætter dem af i den medlemsstat eller det tredjeland, som chaufføren kører igennem, forudsat at chaufføren ikke tilbyder passagertransport mellem to steder i den medlemsstat, der køres igennem. Det samme gælder for returrejsen.

Dette er f.eks. muligt, når chaufføren udfører en bilateral kørsel uden en fuld bus og stopper for at optage og/eller afsætte yderligere passagerer undervejs. Chaufføren kan udføre én undtaget ikke-bilateral international transportoperation (dvs. en ekstra opsamlings- og/eller afsætningsaktivitet) under en bilateral operation fra etableringsmedlemsstaten til værtsmedlemsstaten. Når der udføres to på hinanden følgende bilaterale transporter fra og til etableringsmedlemsstaten, kan der under hver af de to transporter udføres en yderligere fritaget ikke-bilateral international transport. Dette er en såkaldt 1+1-regel.

## **Bilag 3: Fastlæggelse af den gældende arbejdsret - *Rom I-forordningen***

Ifølge direktivet om udstationerede arbejdstagere er en udstationeret arbejdstager "*en arbejdstager, der i en begrænset periode udfører sit arbejde på en anden medlemsstats område end den, hvor han normalt arbejder*"<sup>37</sup>. En udstationeringssituation indebærer således, at der eksisterer et stabilt ansættelsesforhold i en medlemsstat, som arbejdstageren forventes at vende tilbage til efter udstationeringsperioden.

Arbejdsgiverens etableringssted indebærer ikke nødvendigvis, at der findes et arbejdssted i den samme medlemsstat. Rom I-forordningen definerer, hvilken national arbejdsret der regulerer ansættelseskontrakten, idet der tages hensyn til et sædvanligt arbejdssted. Disse objektive regler blev vedtaget på baggrund af behovet for at beskytte arbejdstageren som den svageste part i et ansættelsesforhold.

For at afgøre, hvilken lov der finder anvendelse på et ansættelsesforhold, indfører *Rom I* et system med flere niveauer:

1. Ansættelseskontrakten reguleres af den lov, som parterne har valgt.

En lovvalgs klausul er det første skridt til at bestemme den gældende lov. Forordningen specificerer, at dette lovvalg ikke kan udelukke anvendelsen af visse bestemmelser i den nationale lov, som ville have været gældende i mangel af et lovvalg (dvs. den lov, der er fastlagt i henhold til de følgende punkter 2 og 3). Disse bestemmelser er dem, der ikke kan forhandles væk i en civil kontrakt.

Dette er i tråd med princippet om, at medarbejderen, som den svagere part i et ansættelsesforhold, skal beskyttes, hvis kontrakten indeholder en ufordelagtig lovvalgs klausul.

2. I mangel af et udtrykkeligt valg fra parternes side, er den gældende lov loven i det land, hvor eller hvorfra medarbejderen sædvanligvis udfører sit arbejde.

At bestemme det land, hvorfra medarbejderen sædvanligvis udfører sine opgaver, er især relevant for chauffører, der rutinemæssigt udfører opgaver i forskellige lande, men regelmæssigt starter og slutter deres rejse i den samme medlemsstat. Hvis der er flere arbejdssteder, vil det sted, hvorfra medarbejderen udfører størstedelen af sine forpligtelser, blive betragtet som det sædvanlige arbejdssted.

3. Hvis der ikke kan fastslås et sædvanligt arbejdssted efter ovenstående punkt 2, vil den gældende lov være det forretningssted, hvorigennem medarbejderen blev ansat.

---

<sup>37</sup> Artikel 2, stk. 1 i direktiv 96/71

Denne bestemmelse er især relevant for medarbejdere, der hopper fra et medlemsland til et andet uden en fast base.

4. For at undgå et alt for stift system kan en dommer beslutte at anvende en anden lov, hvis det fremgår af sagens omstændigheder, at ansættelseskontrakten har en klart tættere tilknytning til et andet land.

Ved afgørelsen af, hvilken lov der finder anvendelse, lægger *Den Europæiske Unions Domstol* ("*EU-Domstolen*") stor vægt på begrebet sædvanligt arbejdssted, som den fortolker bredt. Andre kriterier, herunder især arbejdstagerens rekrutteringsland, bør betragtes som subsidiære<sup>38</sup>. Desuden har Domstolen mindet om, at arbejdstageren er den svageste part i en ansættelseskontrakt og derfor skal beskyttes af de mest fordelagtige lovvalgsregler<sup>39</sup>.

For at bestemme det sædvanlige arbejdssted skal der tages hensyn til alle de faktorer, der karakteriserer medarbejderens aktiviteter, herunder: det sted, hvorfra medarbejderen udfører sine opgaver, modtager instruktioner og organiserer sit arbejde, det sted, hvor arbejdsredskaberne er placeret, steder, hvor transport hovedsageligt udføres, hvor varerne aflæsses, og det sted, hvor medarbejderen vender tilbage efter at have afsluttet sine opgaver<sup>40</sup>.

Når der kræves en kvantitativ vurdering for at vurdere, fra hvilket land arbejdstageren sædvanligvis udfører sine opgaver (i modsætning til lejlighedsvis eller punktuelle opgaver), kan der også findes inspiration i den nuværende praksis for socialsikringskontrol, hvor det anses, at arbejdstid er det mest hensigtsmæssige kriterium til at vurdere, hvor en væsentlig del af aktiviteten finder sted<sup>41</sup>.

Det er kun, hvis det ikke er muligt at fastslå et sædvanligt arbejdssted, f.eks. hvis chaufføren udfører lige mange opgaver i flere medlemsstater, at det land, hvor ansættelseskontrakten blev indgået, bliver en relevant faktor. EU-Domstolen insisterer på, at ansættelsesstedet kun er en sekundær faktor, som bliver relevant under omstændigheder, hvor det ikke er muligt at identificere et sædvanligt arbejdssted. I betragtning af, at Domstolen har en bred fortolkning af, hvilke elementer der udgør et sædvanligt arbejdssted<sup>42</sup>, bør det kun sjældent være nødvendigt at henvise til ansættelsesstedet.

Klausulen om tættere tilknytning, der er beskrevet i punkt 4 ovenfor, skal anvendes af en dommer afhængigt af de specifikke omstændigheder i hver enkelt sag. EU-Domstolen har f.eks. afgjort, at det sædvanlige arbejdssted kan tilsidesættes under hensyntagen til andre elementer, såsom hvor medarbejderen betaler indkomstskat, hvor han er dækket af social sikring, pension, sygdom og invaliditetsordninger<sup>43</sup>.

---

<sup>38</sup> *Voogseerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10* af 15.03.2011, præmis 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, præmis 49 og *Voogseerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Se Den Administrative Kommission for Koordinering af Sociale Sikringsordninger (december 2013), *Practical guide on the applicable legislation*, på s. 29 og 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> *Paragraf 41 Schlecker C-64/12*.

Det sædvanlige arbejdssted ændrer sig ikke, hvis medarbejderen er midlertidigt ansat i et andet land. Med andre ord fortsætter loven på arbejdstagerens sædvanlige opholdssted med at regulere ansættelseskontrakten under hele hans midlertidige udstationering i en anden medlemsstat. Rom I specificerer, at en udstationering er midlertidig, hvis arbejdstageren forventes at genoptage arbejdet i oprindelseslandet efter at have udført opgaverne i udlandet<sup>44</sup>. Dette punkt afspejles i *direktivet om udstationerede arbejdstagere*: Hvis forbindelsen til det sædvanlige arbejdssted er afbrudt, skal den midlertidige opgave faktisk betragtes som en ændring af det sædvanlige arbejdssted. Chaufføren skal så ansættes i henhold til loven i den nye medlemsstat. For eksempel har en chauffør ved ansættelsen sædvanligvis udført sine opgaver i medlemsstat A. Efterfølgende flytter chaufføren til medlemsstat B for permanent at udføre et nyt sæt opgaver i eller fra dette område, og med ingen eller ringe forbindelse til medlemsstat A. I en sådan situation har det sædvanlige arbejdssted ændret sig fra medlemsstat A til medlemsstat B.

1. Det sted, hvorfra medarbejderen udfører sine opgaver.
2. Det sted, hvor medarbejderen modtager instruktioner om sine opgaver og organiserer sit arbejde.
3. Det sted, hvor hans arbejdsredskaber befinder sig.
4. Det sted, hvor transporten hovedsageligt udføres.
5. Det sted, hvor varerne aflæsses.
6. Det sted, som medarbejderen vender tilbage til, når han har udført sine opgaver.

*Boks 7 - Indikatorer til bestemmelse af chaufførers sædvanlige arbejdssted*

<sup>44</sup> Betragtning 36 i forordning 593/2008