

VEJLEDNING OM Udstationeringsreglerne for Buschauffører

En vejledning om udstationeringsreglerne, som følger af bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport samt i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2021 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

Indholdsfortegnelse

Indledning.....	2
Transporttyper.....	3
Definitioner:.....	3
Dokumentationskrav.....	4
Bilateral international transport.....	5
Lokale udflugter.....	6
Fly-and-drive kørsler.....	8
Ikke-bilateral international transport.....	9
Buscabotage.....	10
Tomkørsel.....	11
Transitkørsel.....	12

Indledning

Direktiv (EU) 2020/1057¹ (herefter Direktivet) fastsætter sektorspecifikke regler med hensyn til udstationeringsdirektivet 96/71/EC² og håndhævelsesdirektivet 2014/67/EU³, som begge er regelsæt, der vedrører udstationering af arbejdstagere som led i udvekslingen af tjenesteydelser. Reglerne er beskrevet i bekendtgørelse om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport (herefter bekendtgørelsen).

Udstationeringsreglerne anvendes på virksomheder, der er etableret i en EU-medlemsstat, når førere ansat i denne virksomhed udstationeres i en anden EU-medlemsstat. Det bemærkes, at udstationeringsreglerne, som følge af en sær aftale, finder anvendelse på hele Storbritanniens territorium og for chauffører ansat i en virksomhed etableret i Storbritannien.

Direktivet skelner mellem forskellige typer af transport, for hvilke udstationeringsreglerne kan anvendes, og for de transporttyper, hvor udstationeringsreglerne ikke er gældende. Det generelle kriterium for sondringen er graden af tilknytningen til værtsmedlemsstatsområdet.⁴

Mere specifikt følger det af Direktivet, at førere, der udfører transportoperationer i andre medlemsstater end sin egen etableringsmedlemsstat, udstationeres, når de udfører cabotagekørsel med passagerer og ikke-bilaterale internationale transport.⁵

Vejledningen indeholder en gennemgang af regelgrundlaget på udstationeringsområdet og henvender sig primært til vognmandsvirksomheder. Eksemplerne skal give udenlandske virksomheder en klar ide om, hvornår udstationeringsperioden starter og ophører.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

² Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked («IMI-forordningen»)

⁴ Præambel nr. 9 i Direktivet: *"Afbalancerede sektorspecifikke regler om udstationering bør være baseret på eksistensen af en tilstrækkelig forbindelse mellem buschaufføren og den ydede tjeneste, og en værtsmedlemsstats område."*

⁵ Defineret i præambel nr. 12 og 13 som "ikke-bilaterale internationale transport" i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

Transporttyper

Vejledningen beskriver, hvornår en chauffør anses for at være udstationeret, når buschaufføren udfører en af følgende transportter:

Bilaterale internationale transportter⁶

International lejlighedsvis kørsel

- Lokale udflugter
- Fly-and-drive kørsler

Ikke-bilaterale internationale transportter

Cabotage

Tomkørsel

Transit

Definitioner:

Etableringsmedlemsstaten: Den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.⁷

Værtsmedlemsstaten: Den medlemsstat, som virksomheden udstationerer sine førere i.

Bilateral international transport: International personbefordring med lejlighedsvis kørsel eller rutekørsel, når buschaufføren udfører en eller flere af følgende transportter:

- a) Optager passagerer i etableringsmedlemsstaten og sætter dem af i en anden medlemsstat eller i et tredjeland
- b) Optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten, eller
- c) Optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland.

Ikke-bilaterale internationale transportter: International personbefordring mellem to værtsmedlemsstater, som ikke er virksomhedens etableringsmedlemsstat.

Cabotagekørsel: National personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat *eller* medtagning og afsætning af passagerer i samme medlemsstat under international rutekørsel i overensstemmelse med bestemmelserne i forordningen, forudsat at det ikke er hovedformålet med kørslen

Rutekørsel: Rutekørsel er personbefordring, der finder sted efter en fast køreplan og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved allerede fastsatte stoppesteder.

Speciel rutekørsel: Speciel rutekørsel er rutekørsel af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, fx skolekørsel, hvor kun skoleelever har adgang til befordringen på denne rute.

Lejlighedsvis kørsel: Kørsel, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel og speciel rutekørsel og hvis vigtigste kendetegn er, at gruppen af passagerer, der befordres, er dannet på eget initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv.

Prækonstitueret gruppe: En gruppe af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv.⁸

Supplerende aktivitet: Ikke-bilaterale internationale transportter (*tredjelandskørsel*), der udføres i tilknytning til en bilateral international transport. Det afgørende for, om der er tale om en supplerende aktivitet, er, om den ikke-bilaterale transport udføres undervejs af den overordnede internationale

⁶ Bilaterale internationale transportter er undtaget fra udstationeringsreglerne, jf. artikel 1, nr. 4, Direktiv (EU) 2020/1057.

⁷ Defineret i artikel 2, stk. 8, i forordning (EC) 1071/2009.

⁸ Artikel 2, nr. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

bilaterale transport af passagerer til/fra etableringslandet. Denne supplerende aktivitet vil i så fald være undtaget fra udstationeringsreglerne. Her er det tilladt at udføre maksimalt én på- og/eller aflæsningsaktivitet i en af de medlemsstater, som buschaufføren krydser.

Lokale udflugter: Kørsel i en værtsmedlemsstat, der foregår med passagerer, som ikke har bopæl i værtsmedlemsstaten, og som forud for kørslen i værtsmedlemsstaten er blevet befordret af samme transportvirksomhed i forbindelse med en international transport.⁹

Transit: Kørsel med passagerer, på tværs af en eller flere medlemsstater, uden på- eller afsætning af yderligere passagerer.

Dokumentationskrav

Før udstationeringsperioden er vognmandsvirksomheden forpligtet til at:¹⁰

- Udfylde og indsende en udstationeringserklæring via IMI på <https://www.postingdeclaration.eu/landing>
- Udstationeringserklæringen skal *senest* indsendes inden udstationeringens starttidspunkt.

Udstationeringserklæringens indhold:

- 1) Virksomhedens identitet, herunder nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger.
- 2) Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i virksomheden, som Færdselsstyrelsen kan kontakte, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- 3) Buschaufførens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- 4) Startdatoen for buschaufførens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den.
- 5) Udstationeringens planlagte start- og slutdato.
- 6) Nummerpladerne på motorkøretøjerne.
- 7) Om de udførte transporttjenester er international transport eller cabotagekørsel og befordring af passagerer.

Under udstationeringen skal operatøren sørge for, at buschaufføren:¹¹

- Råder over og kan fremvise en kopi af udstationeringserklæringen.
- Råder over og kan fremvise dokumentation for, at transporterne finder sted i Danmark såsom dokumentation som omhandlet i artikel 17, stk. 1 og som minimum udgøres af et kørselsblad der opfylder betingelserne i artikel 12 i forordningen.¹²
- Kan fremvise data fra takografen, med særligt henblik på relevante nationalitetsmærker for de medlemsstater, hvor buschaufføren har udført en af de omfattede transporter.

Efter udstationeringsperioden er vognmandsvirksomheden forpligtet til, på anmodning fra Færdselsstyrelsen, at:¹³

⁹ Artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

¹⁰ Bekendtgørelsens § 8 og artikel 1, nr. 11, litra a, Direktiv (EU) 2020/1057.

¹¹ Bekendtgørelsens § 9 og artikel 1, nr. 11, litra b i) -iii), Direktiv (EU) 2020/1057.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

¹³ Bekendtgørelsens § 10 og artikel 1, nr. 11, litra c, Direktiv (EU) 2020/1057.

- Indsende kopier af dokumentation på, at transporterne finder sted i Danmark.
- Indsende kopier af data fra takografen, med særligt henblik på relevante nationalitetsmærker for de medlemsstater, hvor buschaufføren har udført en af de omfattede transporter.
- Indsende dokumentation for aflønning af buschaufføren under udstationeringsperioden.
- Indsende en kopi af buschaufførens ansættelseskontrakt under udstationeringsperioden.
- Indsende kopi af arbejdssedler vedrørende buschaufførens arbejde under udstationeringsperioden.
- Indsende dokumentation for betaling af buschaufførens arbejde under udstationeringsperioden.
- *Dokumentationen skal indsendes senest 8 uger efter anmodningen fra Færdselsstyrelsen.*

Bilateral international transport

Hvad er bilaterale internationale transporter? Bilaterale internationale transporter er i) transporter, hvor der optages passagerer i etableringsmedlemsstaten og sættes af i en anden medlemsstat eller et tredjeland som område eller ii) transporter, hvor passagerer optages fra en anden medlemsstat eller et tredjeland og sættes af i etableringsmedlemsstaten eller iii) transporter, hvor der optages og sættes passagerer af i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland.

Eksempel 1: To bilaterale internationale transporter

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer fra Hamborg til Lalandia, Billund (DK), hvor gruppen sættes af. Samme sted optager buschaufføren en anden prækonstitueret gruppe af passagerer, som skal med tilbage til Hamborg (DE), hvor gruppen sættes af.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført to bilaterale internationale transporter; den første fra etableringsmedlemsstaten (DE) til værtsmedlemsstaten (DK) og den næste tilbage til etableringsmedlemsstaten (DE).

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Begge bilaterale internationale transporter skal kunne dokumenteres i form af et kørselsblad, af hvilket det tydeligt fremgår, hvilken type transport der er tale om.¹⁴ *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

Eksempel 2: To bilaterale internationale transporter med to eller flere afsætningssteder i en anden medlemsstat

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer fra Hamborg til Lalandia, Billund (DK), hvor halvdelen af gruppen sættes af. Buschaufføren kører derefter videre til Nykøbing Mors (DK) og sætter resten af gruppen af.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport med to afsætningssteder, fra Tyskland til Danmark.

¹⁴ Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. Det specificeres, at lejlighedsvis kørsel skal udføres i henhold til et kørselsblad, som skal udfyldes forud for hver transportoperation. Af kørselsbladet skal det tydeligt fremgå, hvilken type kørsel der er tale om, hovedruten og den/de berørte transportvirksomheder.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Antallet af afsætningssteder ændrer ikke på anvendelsen af undtagelsen.¹⁵ Hele transporten skal kunne dokumenteres i form af et kørselsblad, af hvilket det tydeligt fremgår, hvilken type transport der er tale om.¹⁶ *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*¹⁷

Eksempel 3: Én bilateral international transport med afsætningssteder i flere værtsmedlemsstater

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer fra Hamborg til Lalandia, Billund (DK), hvor 1/3 af gruppen sættes af. Buschaufføren kører derefter videre til Nykøbing Mors (DK) og sætter 1/3 af gruppen af. Buschaufføren kører herefter til et skiresort i Åre (SE) og sætter resten af gruppen af.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport med tre afsætningssteder under samme rejse; den første fra etableringsmedlemsstaten (DE) til Lalandia (DK), den næste til Nykøbing Mors (DK) og slutteligt til Åre (SE). To afsætninger tog plads i Danmark og én i Sverige.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Antallet af afsætningssteder inden for flere værtsmedlemsstater ændrer ikke på anvendelsen af undtagelsen. *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

Lokale udflugter

Hvad er lokale udflugter? I forbindelse med en international lejlighedsvis kørsel kan en transportvirksomhed udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat end den, hvor transportvirksomheden er etableret. Denne kørsel skal i) foregå med passagerer, som ikke har bopæl i værtsmedlemsstaten, ii) passagererne skal forud for de lokale udflugter være befordret af samme transportvirksomhed i form af international kørsel og iii) foretages med samme køretøj eller et køretøj fra samme transportvirksomhed eller gruppe af transportvirksomheder.¹⁸

Eksempel 1: Bilaterale internationale transporter med lokale udflugter i en værtsmedlemsstat

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Krakow (PL), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til Danmark. I Danmark transporteres gruppen fra/til tre forskellige turistattraktioner, der er placeret i tre forskellige danske byer. Buschaufføren kører tilbage til Krakow og sætter passagererne af.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, præambel nr. 10.

¹⁶ Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. Det specificeres, at lejlighedsvis kørsel skal udføres i henhold til et kørselsblad, som skal udfyldes forud for hver transportoperation. Af kørselsbladet skal det tydeligt fremgå, hvilken type kørsel der er tale om, hovedruten og den/de berørte transportvirksomheder.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, præambel nr. 10.

¹⁸ Lokale udflugter er defineret i artikel 13 i forordning nr. 1073/2009.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Polen til Danmark med henblik på at udføre lokale udflugter. Gruppen er altid den samme; det er en prækonstitueret gruppe af passagerer. *De lokale udflugter skal være registreret i kørselsbladet.*

Konklusion: At optage og afsætte passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland er undtaget fra udstationeringsreglerne, såfremt transportoperationen opfylder betingelserne.

Hele transporten skal kunne dokumenteres i form af et kørselsblad, af hvilket det tydeligt fremgår, hvilken type transport der er tale om.¹⁹ Afhentning af passagerer i Krakow før derefter at afhente/afsætte samme passagerer samtlige steder i Danmark og afslutningsvist at afsætte passagererne i Krakow er undtaget fra udstationeringsreglerne. *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*²⁰

Eksempel 2: Lejlighedsvis kørsel med lokale udflugter i forskellige værtsmedlemsstater

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Krakow (PL), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer rundt i adskillige EU-medlemsstater med start og afslutning i Krakow (PL).

1. Afhentning af gruppen i Krakow.
2. Gruppen transporteres til Prag (CZ).
3. Fra Prag transporteres gruppen til Wien (AT). I Østrig besøges adskillige byer.
4. Fra Wien transporteres gruppen til Berlin (DE). I Tyskland besøges adskillige byer.
5. Turen afsluttes i Krakow, hvor gruppen sættes af.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført to bilaterale internationale transporter inden for én lejlighedsvis kørsel. Den første bilaterale internationale transport er fra Krakow – Prag. Den næste bilaterale internationale transport er hjemturen fra Berlin – Krakow. Endvidere har buschaufføren udført lejlighedsvis kørsel med henblik på at udføre lokale udflugter i Østrig og Tyskland.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. At optage og afsætte passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat(er) eller tredjeland(e) er undtaget fra udstationeringsreglerne, såfremt transportoperationen opfylder betingelserne. Hele transporten skal kunne dokumenteres i form af et kørselsblad, af hvilket det tydeligt fremgår, hvilken type transport der er tale om.²¹ *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*²²

Eksempel 3: Bilateral international transport med lokale udflugter og tomkørsel

¹⁹ Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. Det specificeres, at lejlighedsvis kørsel skal udføres i henhold til et kørselsblad, som skal udfyldes forud for hver transportoperation. Af kørselsbladet skal det tydeligt fremgå, hvilken type kørsel der er tale om, hovedruten og den/de berørte transportvirksomheder.

²⁰ Artikel 1, nr. 4, litra c i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

²¹ Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. Det specificeres, at lejlighedsvis kørsel skal udføres i henhold til et kørselsblad, som skal udfyldes forud for hver transportoperation. Af kørselsbladet skal det tydeligt fremgå, hvilken type kørsel der er tale om, hovedruten og den/de berørte transportvirksomheder.

²² Artikel 1, nr. 4, litra c i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til Lalandia (Billund, DK). Her sættes halvdelen af gruppen af, mens den resterende halvdel af gruppen fortsætter rundt til adskillige turistattraktioner i Danmark. Første stop er Tivoli Friheden (Århus, DK), næste stop er Den Lille Havfrue (København, DK). Turen ender i Odense (DK). Gruppen tages ikke med retur til Hamborg, hvorfor bussen kører tom tilbage.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Hamborg – Billund. Buschaufføren udfører derefter lokale udflugter med den resterende halvdel af gruppen og afslutter med en tomkørsel tilbage til etableringsmedlemsstaten.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Lokale udflugter i en anden medlemsstat er ligeledes undtaget, såfremt passagerne både optages og afsættes i etableringsmedlemsstaten. I dette eksempel befordres passagerne ikke med tilbage til Tyskland, hvorfor buschaufføren er udstationeret i Danmark fra det øjeblik, han/hun starter sin tur mod Århus. Udstationeringsperioden ophører, når passagerne er sat af i Odense.

Eksempel 4: Lejlighedsvis kørsel fra værtsmedlemsstat til en anden værtsmedlemsstat

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Krakow (PL), kører tom til Berlin (DE). Her optages en prækonstitueret gruppe af passagerer, og gruppen transporteres til København (DK). Samme gruppe transporteres fra København til Stockholm (SE). Fra Stockholm (SE) transporteres gruppen til Helsinki (FI). Afslutningsvist transporteres gruppen fra Helsinki (FI), tilbage til Berlin (DE), hvorefter buschaufføren kører tom tilbage til Krakow (PL).

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført international lejlighedsvis kørsel i flere værtsmedlemsstater. På vej retur til Polen (etableringsmedlemsstaten) kører buschaufføren transit igennem Danmark.

Konklusion: Buschaufføren er udstationeret i Tyskland, idet den polsk-tyske grænse passeres. Det samme gælder for henholdsvis Danmark, Sverige og Finland. Transitkørsel er undtaget fra udstationeringsreglerne, hvorfor transitkørslen på returvejen, igennem Danmark og Sverige, ikke er omfattet af udstationeringsreglerne. Buschaufføren er igen udstationeret i Tyskland fra den dansk-tyske grænse, og indtil den tysk-polske grænse passeres på vej tilbage til etableringsmedlemsstaten.²³

Fly-and-drive kørsler

Hvad er fly-and-drive kørsler? Fly-and-drive kørsler er transport af passagerer, hvor der for en del af transporten anvendes fly eller skib. Typisk vil transportvirksomheden arrangere en rundrejse i en anden medlemsstat, hvor passagererne flyves/ sejles fra etableringsmedlemsstaten til værtsmedlemsstaten for at transportere gruppen rundt i værtsmedlemsstaten.

Eksempel 1: Transport med bus og fly

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i virksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), optager og kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til Rom (IT). Herfra går turen til Venedig. Gruppen transporteres rundt til adskillige turistattraktioner i Italien. Turen afsluttes i Firenze, hvor gruppen såvel som buschaufføren flyver tilbage fra Firenze Lufthavn til Warszawa (PL).

²³ Artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012. Der er ingen tilknytning mellem passagererne og etableringsmedlemsstaten, hverken i form af optagning eller afsætning.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Polen til Italien med henblik på at udføre lokale udflugter. De lokale udflugter er registreret i kørselsbladet. Udflugterne afsluttes i Firenze.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Buschaufføren er udstationeret i Italien, fra det tidspunkt turen til Venedig påbegyndes. De lokale udflugter er omfattet af udstationeringsreglerne, eftersom buschaufføren udelukkende optog og ikke afsatte passagererne i etableringsmedlemsstaten.²⁴ Udstationeringsperioden ophører, når gruppen sættes af ved lufthavnen i Firenze (IT).

Eksempel 2: Transport med fly og bus

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), arrangerer en fly-and-drive rundtur med en prækonstitueret gruppe af passagerer. Turen starter og ender i Hamborg. Fra Hamborg Lufthavn flyver gruppen til Billund Lufthavn (DK), hvor en 7-dages rundrejse i Danmark påbegyndes. Den tyske fører transporterer passagererne rundt til adskillige turistattraktioner i en tysk registreret bus. Efter 7 dage flyver både buschaufføren og gruppen tilbage til Hamborg fra Billund Lufthavn.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har foretaget cabotagekørsel med passagerer i en anden værtsmedlemsstat (DK).

Konklusion: Buschaufføren er udstationeret i Danmark, idet passagerne medtages ved Billund Lufthavn, og rundreisen påbegyndes. Chaufførens udstationeringsperiode ophører, når buschaufføren afslutter sin sidste tur med passagererne. Det betyder, at buschaufføren er udstationeret, indtil passagererne er afsat ved lufthavnen, og buschaufføren flyver tilbage til Hamborg.²⁵

Ikke-bilateral international transport

Hvad er ikke-bilateral international transport? Ikke-bilaterale internationale transporter kaldes også *trejlandskørsel* og defineres som personbefordring mellem to værtsmedlemslande, som ikke er virksomhedens etableringsmedlemsstat.

Eksempel 1: Én bilateral international transport med adskillige ikke-bilaterale internationale transporter

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), transporterer passagerer i forbindelse med international rutekørsel. Ruten starter i Hamborg og ender i Lissabon (PO). Indimellem disse to destinationer medtager og sætter buschaufføren passagerer af i henholdsvis Italien, Frankrig og Spanien.

1. Gruppen transporterer fra Hamborg til Rom (IT).
 - a. I Rom medtages flere passagerer.²⁶

²⁴ Artikel 1, stk. 4, litra c) i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

²⁵ Chaufførens udstationeringsstatus ændres ikke, såfremt gruppen blev prækonstitueret af en rejseagent, som ikke er den tysk-etablerede virksomhed, der udstationerer føreren.

²⁶ Denne aktivitet karakteriseres som en supplerende aktivitet og er derfor undtaget fra udstationeringsreglerne, jf. artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige

2. Den samlede gruppe transporteres til Nice (FR).
3. I Nice sættes en del af passagerne af, mens andre medtages.
4. Den samlede gruppe transporteres fra Nice til Madrid (ES).
5. I Madrid sættes en del af passagerne af, mens andre medtages.
6. Den samlede gruppe transporteres fra Madrid til Lissabon (PO)
7. I Lissabon sættes alle passagerer af.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Nice (FR). Endvidere har buschaufføren foretaget tre ikke-bilaterale internationale transporter. Den første fra Rom – Nice (supplerende aktivitet), den næste fra Nice – Madrid og den sidste fra Madrid – Lissabon.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Ikke-bilaterale internationale transporter er endvidere undtaget fra udstationeringsreglerne, når de foretages i forbindelse med en bilateral international tur. Her er det tilladt at udføre maksimalt én på- og/eller aflæsningsaktivitet i en af de medlemsstater, som buschaufføren krydser.

Chaufføren er derfor udstationeret i Frankrig, idet den italiensk-franske grænse passeres. Buschaufføren er udstationeret i Spanien, idet den fransk-spanske grænse passeres, og indtil den spansk-portugisiske grænse passeres.

Eksempel 2: Én bilateral international transport med adskillige ikke-bilaterale internationale transporter og cabotage

Hændelsesforløb: En buschauffør ansat i en virksomhed, der er etableret i Bukarest (RO), transporterer passagerer i forbindelse med international rutekørsel mellem Bukarest (RO) og Madrid (ES). Første tur er fra Bukarest – Barcelona (ES), hvor der sættes en gruppe af og ligeledes medtages yderligere passagerer. Denne gruppe af passagerer skal med tilbage til Bukarest.

Herimellem udføres der cabotagekørsler i henholdsvis Spanien, Frankrig, Italien og Slovenien. I Toulouse (FR) sættes en del af passagererne af. Samtidig tages der flere passagerer op. Nogle af disse passagerer skal sættes af i Slovenien, hvorimod andre skal sættes af i Bukarest. Slovenien og Bukarest.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Bukarest – Barcelona. Endvidere har buschaufføren foretaget adskillige cabotagekørsler og ikke-bilaterale internationale transporter i flere medlemsstater.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Buschaufføren er udstationeret i Spanien fra det øjeblik, de yderligere passagerer medtages, og indtil buschaufføren passerer den spansk-franske grænse. Buschaufføren er udstationeret i Frankrig, Spanien, Italien og Slovenien, eftersom der udføres cabotage i disse medlemsstater. Chaufførens udstationeringsperiode ophører i Slovenien, når de sidste passagerer med destination til Bukarest er medtaget, og kørslen tilbage til Bukarest påbegyndes.

Buscabotage

Hvad er buscabotage? Buscabotagekørsel defineres som national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat,

regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

eller medtagning og afsætning af passagerer i samme medlemsstat under international rutekørsel, forudsat at det ikke er hovedformålet med kørslen. I Danmark er det tilladt at udføre cabotage med passagerer i 7 sammenhængende kalenderdage.

Eksempel: Bilateral international transport og cabotage

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), kører international rutekørsel imellem Polen og Danmark.

(Warszawa – Lalandia – Odense Zoo – København Zoo)

Passagererne medtages i Warszawa og sættes af ved en af de ovennævnte destinationer i Danmark. Buschaufføren medtager og afsætter også yderligere passagerer ved disse destinationer.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral transport fra Warszawa (PL) – Lalandia (DK). Derefter foretager buschaufføren cabotagekørsler i Danmark mellem Lalandia, Odense Zoo og København Zoo.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Buschaufføren er udstationeret i Danmark, når de første passagerer sættes af/medtages ved Lalandia. Udstationeringsperioden ophører, når de sidste passagerer er medtaget/afsat ved København Zoo. *Det er her vigtigt at bemærke, at buschaufføren ikke er udstationeret indtil grænsen, men blot indtil sidste afsætningssted.*

Eksempel 2: Bilateral international transport med én cabotagekørsel og ikke-bilateral international transport

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), kører international rutekørsel imellem Polen – Tyskland og Danmark. Passagererne medtages først fra Warszawa og med to forskellige stop i Tyskland: Berlin Zoo og Hamburg Lufthavn. Ved disse stop afsættes og medtages yderligere passagerer. Derefter kører buschaufføren til Danmark, hvor alle passagerer sættes af i København.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral transport fra Warszawa (PL) – Berlins Zoo (DE). Derefter foretager buschaufføren en cabotagekørsel i Tyskland mellem Berlin Zoo - Hamburg Lufthavn. Slutteligt foretager buschaufføren én ikke-bilateral international transport i Danmark.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Buschaufføren er udstationeret i Tyskland fra det øjeblik, der sættes af/medtages passagerer ved Berlin Zoo, og indtil buschaufføren passerer den tysk-danske grænse. Buschaufføren er udstationeret i Danmark fra det øjeblik, grænsen passerer, og indtil passagererne er afsat i København.

Tomkørsel

Hvad er tomkørsel? Tomkørsel er kørsel uden passagerer i forbindelse med enten en bilateral, en ikke-bilateral international transport eller cabotagekørsel. Tomkørsel adskiller sig fra transitkørsel, da tomkørsel knyttes til den forudgående eller den efterfølgende transporttype.

Det bemærkes, at tomkørsel efterfulgt af en cabotagetur eller en ikke-bilateral international transport og kørsel tilbage til etableringsmedlemsstaten altid er undtaget fra udstationeringsreglerne.

Eksempel 1: En bilateral international transport og en tomkørsel

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til Odense (DK). Passagererne sættes af i Odense, og buschaufføren kører tom tilbage til Hamborg.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Hamborg – Odense. Buschaufføren foretager derefter en tomkørsel fra Odense – Hamborg.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Såfremt en bilateral international transport afsluttes med en tomkørsel hjem til etableringsmedlemsstaten, vil tomkørselens forbindelse til den bilaterale internationale transport ligeledes udgøre en undtagelse fra udstationeringsreglerne. *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

Eksempel 2: En bilateral international transport og en tomkørsel

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til Lalandia, Billund (DK). Samme dag transporteres gruppen til Blåvand (DK). Den følgende dag transporteres gruppen til Odense (DK), hvor passagererne sættes af, og buschaufføren kører tom tilbage til Hamborg.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Hamborg – Lalandia. Buschaufføren foretager derefter lokale udflugter fra Lalandia – Blåvand og Odense. Buschaufføren kører tomkørsel fra Odense – Hamborg.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Lokale udflugter i et andet medlemsland er undtaget fra udstationeringsreglerne, såfremt der optages og afsættes passagerer i etableringsmedlemsstaten. Eftersom passagererne ikke afsættes i Hamborg, er de lokale udflugter omfattet af udstationeringsreglerne. *Buschaufføren er udstationeret i Danmark fra det øjeblik, turen fra Lalandia – Blåvand påbegyndes. Udstationeringsperioden ophører, idet passagererne afsættes i Odense.²⁷*

Transitkørsel

Hvad er transitkørsel? Transitkørsel er kørsel i de lande, chaufføren passerer i forbindelse med bilaterale og ikke-bilaterale internationale transporter. Der foretages ingen optagning og/eller afsætning af passagerer i transitlande.

Eksempel 1: En bilateral international transport med transitkørsel

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Paris (FR), kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til København (DK). Buschaufføren passerer Belgien og Tyskland.

²⁷ Artikel 1, stk. 4, litra c) i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2022 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Paris – København. Buschaufføren foretager transitkørsel igennem Belgien og Tyskland.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Transitkørsel er ligeledes undtaget fra udstationeringsreglerne. *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

Eksempel 2: En bilateral international transport, en ikke-bilateral international transport og en tomkørsel

Hændelsesforløb: En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Paris (FR), kører en prækonstitueret gruppe af passagerer til København (DK). På vej til København passerer buschaufføren Luxembourg, hvor der medtages yderligere passagerer. Derefter passerer buschaufføren Tyskland uden at optage/afsætte passagerer.

Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet: Buschaufføren har udført én bilateral international transport fra Paris – København. Buschaufføren foretager en ikke-bilateral international transport fra Luxembourg – København og kører transitkørsel igennem Tyskland.

Konklusion: Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Ikke-bilaterale internationale transporter er endvidere undtaget fra udstationeringsreglerne, når de foretages i forbindelse med en bilateral international tur. Her er det tilladt at udføre maksimalt én på- og/eller aflæsningsaktivitet i en af de medlemsstater, som buschaufføren krydser.

Transitkørsel er ligeledes undtaget fra udstationeringsreglerne. *Buschaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*