

## VEJLEDNING OM Udstationeringsreglerne

En vejledning om udstationeringsreglerne som følger af bekendtgørelse om vilkår for udførsel 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.

### Indholdsfortegnelse

Indledning.....	2
Transporttyper .....	3
Definitioner: .....	3
Dokumentationskrav .....	4
Bilaterale internationale transporter .....	5
Ikke-bilaterale internationale transporter .....	5
Cabotage .....	8
Transitkørsel .....	9
Tomkørsel.....	9
Kombineret transport.....	12
Kørsel i tredjelande (ikke-medlemslande) .....	13

## Indledning

Direktiv (EU) 2020/1057<sup>1</sup> (herefter Direktivet) fastsætter sektorspecifikke regler med hensyn til udstationeringsdirektivet 96/71/EC<sup>2</sup> og håndhævelsesdirektivet 2014/67/EU<sup>3</sup>, som begge er regelsæt der vedrører udstationeringen af arbejdstagere som led i udvekslingen af tjenesteydelser. Reglerne er beskrevet i bekendtgørelse om vilkår for 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 særaftale, finder anvendelse på hele Storbritanniens territorium og for chauffører ansat i en virksomhed etableret i Storbritannien.

Direktivet skelner mellem forskellige typer af transportere, 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.<sup>4</sup>

Mere specifikt følger det af Direktivet at førere, der udfører transportoperationer i andre medlemsstater, end sin egen etableringsmedlemsstat, udstationeres når de udfører cabotagekørsel med gods eller passagerer, samt vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transportere.<sup>5</sup>

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.

---

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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«)

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

<sup>5</sup> Defineret i Direktivets præambel nr. 12 og 13 som "ikke-bilaterale internationale transportere"

## Transporttyper

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

**Bilaterale internationale transporter.<sup>6</sup>**  
**Ikke-bilaterale international transporter.<sup>7</sup>**  
**Cabotage.<sup>8</sup>**  
**Transit.<sup>9</sup>**  
**Tomkørsel.<sup>10</sup>**  
**Kombineret transport.<sup>11</sup>**  
**Kørsel i tredjelande.**

### Definitioner:

**Etableringsmedlemsstaten:** Den medlemsstat hvor virksomheden er etableret.<sup>12</sup>

**Værtsmedlemsstaten:** Den medlemsstat virksomheden udstationerer sine førere i.

**Supplerende aktivitet:** Ikke-bilaterale internationale transporter (tredjelandskørsel) der udføres i tilknytning til en bilateral international transport. Supplerende aktiviteter er undtaget, det er afgørende for, om der er tale om en supplerende aktivitet, eller om der er tale om en ren ikke-bilateral international transport (der er omfattet af udstationeringsreglerne), er, om den ikke-bilaterale transport udføres undervejs af den overordnede bilaterale transport af varer til/fra etableringslandet.

<sup>6</sup> Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne jf. *Bekendtgørelsens § 1 og artikel 1, nr. 3, Direktiv (EU) 2020/1057.*

<sup>7</sup> Ikke-bilaterale internationale transporter er defineret i bekendtgørelsens § 2, nr. 1, og er udelukkende undtaget fra udstationeringsreglerne når de udføres som supplement til udførelse af en bilateral international transport jf. *Bekendtgørelsens §1, jf. §§3 og 4 og artikel 3 og 4, Direktiv (EU) 2020/1057.*

<sup>8</sup> Cabotagekørsel er omfattet af udstationeringsreglerne såvel som reglerne om minimumstimesats jf. *Bekendtgørelsens §§ 1, nr. 1 og §9, stk. 1, nr. 1, og artikel 1, nr. 7, Direktiv (EU) 2020/1057.*

<sup>9</sup> Transitkørsel er ikke omfattet af udstationeringsreglerne jf. *Bekendtgørelsens § 1, og artikel 1, nr. 5, Direktiv (EU) 2020/1057.*

<sup>10</sup> Tomkørsel er omfattet af udstationeringsreglerne såfremt de kan knyttes til kørsel der er omfattet af udstationeringsreglerne jf. *art. 2, stk. 2, litra d), forordning 1072/2009.*

<sup>11</sup> Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport er omfattet af udstationeringsreglerne jf. art. 1, stk. 6, *Direktiv (EU) 2020/1057.*

<sup>12</sup> Defineret i *artikel 2, stk. 8 i Forordning (EC) 1071/2009.*

## Dokumentationskrav

### **Før udstationeringsperioden er vognmandsvirksomheden forpligtet til at:**

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

*Bekendtgørelsens § 5 og artikel 1, nr. 11, litra a, Direktiv (EU) 2020/1057.*

### **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) Chaufførens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- 4) Startdatoen for chaufførens 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 befordring af gods, befordring af passagerer, international transport eller cabotagekørsel.

*Bekendtgørelsens § 5, stk. 2 og artikel 1, nr. 11, litra a i) -vii), Direktiv (EU) 2020/1057.*

### **Under udstationeringen skal operatøren sørge for at chaufføren:**

- Råder over og kan fremvise en kopi af udstationeringserklæringen.
- Råder over og kan fremvise dokumentation på at transporterne finder sted i Danmark.
- Kan fremvise data fra tachografen, med særligt henblik på relevante nationalitetsmærker for de medlemsstater hvor chaufføren har udført en af de omfattede transporter.

*Bekendtgørelsens § 6 og artikel 1, nr. 11, litra b i) -iii), Direktiv (EU) 2020/1057.*

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

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

*Bekendtgørelsens § 7, stk. 1 og stk. 2 og artikel 1, nr. 11, litra c, Direktiv (EU) 2020/1057.*

## Bilaterale internationale transporter

**Hvad er bilaterale internationale transporter?** Bilaterale internationale transporter er transporter fra etableringsmedlemsstaten til en anden medlemsstat eller et tredjelandssområde eller fra en anden medlemsstat eller tredjeland og tilbage til etableringsmedlemsstaten.

### **Eksempel:** To bilaterale internationale transporter

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en fuldlæstet vogn fra Hamborg, med frugt til Esbjerg (DK) hvor chaufføren aflæsser. I Esbjerg pålæsses vognen med kød og kører tilbage til Hamborg (DE) hvor vognen aflæsses.

**karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført en transport fra etableringsmedlemsstaten (DE) til en anden medlemsstat (DK). Chaufføren har derefter udført en transport tilbage til etableringsmedlemsstaten (DE), fra (DK). Chaufføren har derfor udført to bilaterale transporter.

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

## Ikke-bilaterale internationale transporter

**Hvad er ikke-bilaterale internationale transporter?** Ikke-bilaterale internationale transporter kaldes også *tredjelandskørsel* og defineres som godskørsel mellem to værtsmedlemslande, som ikke er virksomhedens etableringsmedlemsstat.

### **Eksempel 1:** Ikke-bilaterale internationale transporter mellem to bilaterale internationale transporter.

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor chaufføren aflæsser. I Esbjerg (DK) pålæsses vognen med kød og kører til Malmø (SE) hvor aflæsses. I Malmø (SE) pålæsses vognen med mælk og kører tilbage til Hamborg (DE) hvor mælken aflæsses. Under transporten tilbage til Hamborg (DE) passerer chaufføren Danmark.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført to bilaterale internationale transporter og én ikke-bilateral international transport. Den første bilaterale internationale transport fra Hamborg – Esbjerg. Herefter starter den ikke-bilaterale internationale transport fra Esbjerg – Malmø, siden transporten er en international transport fra en værtsmedlemsstat (DK) til en anden værtsmedlemsstat (SE) hvoraf ingen af dem er etableringsmedlemsstaten. Den sidste bilaterale transport starter i Malmø og slutter i Hamborg. Chaufføren udfører som led i sin sidste bilaterale transport, én transitkørsel, da chaufføren passerer igennem DK i forbindelse med den bilaterale transport, hvor der ikke foretages på- og eller aflæsning.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er derfor udstationeret i Danmark efter frugten er aflæsset og næste tur påbegyndes. Chaufføren er udstationeret indtil den dansk -svenske grænse og udstationeret i Sverige fra den svenske grænse og indtil kødet aflæsses i Malmø. Fra Malmø til den svenske grænse anses chaufføren ikke for at være udstationeret, da chaufførens bilaterale transport er påbegyndt. Transitkørsel er ligeledes undtaget fra udstationeringsreglerne, hvorfor chaufføren ikke er udstationeret igennem Danmark.

**Eksempel 2: Ikke bilateral international transport og tomkørsel mellem to bilaterale internationale transporter.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en fuldlæsset vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor frugten aflæsses. Chaufføren kører tomt fra Esbjerg til Horsens, hvor vognen pålæsses med kød og kører til Malmø (SE) hvor kødet aflæsses. I Malmø (SE) pålæsses mælk som køres tilbage til Hamborg (DE) hvor mælken aflæsses. Under transporten tilbage til Hamborg (DE) passerer chaufføren Danmark.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført to bilaterale internationale transporter, én tomkørsel og en ikke-bilateral international transport (tredjelandskørsel). Den første bilaterale internationale transport var fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren kører derefter tom imellem Esbjerg og Horsens. I Horsens starter den ikke bilaterale internationale transport til Malmø (SE), da hverken Danmark eller Sverige er etableringsmedlemsstaten er der tale om tredjelandskørsel. Chaufføren foretager den næste bilaterale internationale transport fra Malmø-Hamborg.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Da den første bilaterale internationale transport afsluttes i Esbjerg, vil den efterfølgende tomkørsel mellem Esbjerg og Horsens tilknyttes den ikke-bilaterale internationale transport, hvorfor chaufføren er udstationeret i Danmark efter losningen af frugten og næste tur påbegyndes, indtil chaufføren når den dansk - svenske grænse. Chaufføren er derefter udstationeret i Sverige fra grænsen og indtil chaufføren aflæsser kødet i Malmø. Efter losningen af kødet i Malmø og indtil chaufføren når den svensk - danske grænse anses chaufføren ikke for at være udstationeret, da chaufførens bilaterale transport er påbegyndt. Transitkørsel er undtaget fra udstationeringsreglerne, hvorfor chaufføren ikke er udstationeret igennem Danmark på vej tilbage til Hamborg.

**Eksempel 3: Ikke-bilateral international transport mellem en bilateral international transport og en tomkørsel.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg, (DE) kører en fuldlæsset vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor frugten aflæsses. I Esbjerg (DK) pålæsses vognen med kød og kører til Malmø (SE) hvor chaufføren aflæsser. Fra Malmø (SE) kører chaufføren tilbage til Hamborg uden last (tomkørsel)

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral international transport, én Ikke-bilateral international transport og en tomkørsel. Den første bilaterale internationale transport er fra Hamborg – Esbjerg. Herefter starter den ikke-bilaterale internationale transport fra Esbjerg – Malmø. Tomkørslen udføres fra Malmø til Hamborg på vej hjem til etableringsmedlemsstaten og er derfor knyttet til den forudgående ikke-bilaterale transport fra Esbjerg – Malmø.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er udstationeret i Danmark efter losningen i Esbjerg, da næste tur påbegyndes og indtil grænsen. Derefter er chaufføren udstationeret i Sverige fra den svenske grænse og indtil kødet er aflæsset i Malmø. Det præciseres at chaufføren ikke længere er udstationeret efter losningen af kødet i Malmø. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotagetur eller ikke-bilateral international transport er ikke

omfattet af udstationeringsreglerne når tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten. Transitkørsel er undtaget fra udstationeringsreglerne, hvorfor chaufføren heller ikke er udstationeret igennem Danmark på vej tilbage til Hamborg.

**Eksempel 4: To bilaterale internationale transporter med to ikke-bilaterale internationale transporter.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), kører en halvlæstet vogn med frugt fra Warszawa til Malmø (SE). På vejen stopper chaufføren i Hamborg (DE) og læsset resten af vognen med kød for at køre videre til Esbjerg (DK) og aflæsset. Fra Esbjerg (DK) fortsætter chaufføren til Malmø (SE) med frugten som aflæsset. I Malmø pålæsset vognen med kød, hvoraf halvdelen aflæsset i Esbjerg (DK) og den sidste halvdel skal med hjem til Polen.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral international transport, efterfulgt af én supplerende aktivitet (ikke-bilaterale internationale transport) og afsluttet med endnu en bilateral international transport som endvidere indeholdt én supplerende aktivitet (ikke-bilaterale internationale transport). Den første bilaterale internationale tur var fra Polen – Malmø (frugt), med én supplerende aktivitet fra Hamborg – Esbjerg (kød). Den anden supplerende aktivitet (ikke-bilaterale internationale transport) starter fra Malmø – Esbjerg (kød) og afsluttes med en bilateral internationale tur var fra Malmø – Polen.

**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 og i begrænset omfang. Det gælder maks. én på- og/eller aflæsningsaktivitet i de medlemsstater som chaufføren krydser. *Chaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

**Eksempel 5: To bilaterale internationale transporter med to ikke-bilaterale internationale transporter.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), kører en halvlæstet vogn med frugt fra Warszawa til Malmø (SE). På vej derhen stopper chaufføren i Hamborg (DE) hvor sidste halvdel af vognen pålæsset med kød, for at køre videre til Esbjerg (DK) og kødet aflæsset. I Esbjerg (DK) pålæsset resterende halvdel af vognen med mælk og forsætter til Malmø (SE) med frugt såvel som mælk, hvor begge dele aflæsset. I Malmø pålæsset vognen med kød, hvor halvdelen aflæsset i Esbjerg (DK) og den sidste halvdel skal med hjem til Polen.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:**

Chaufføren har på udturen udført:

- én bilateral international transport (Frugt, Polen - Malmø), der indeholdt én supplerende aktivitet (Kød, Hamborg - Esbjerg) og,
- én ikke-bilateral international transport (Mælk, Esbjerg til Malmø) \*

Chaufføren har på hjemturen udført:

- Endnu en bilateral international transport (Kød, Malmø - Polen), der indeholdt én supplerende aktivitet (Kød, Malmø - Esbjerg) \*\*

\*Den ikke-bilaterale internationale transport, som ikke er omfattet af undtagelsen om supplerende aktiviteter, var fra Esbjerg - Malmø (mælk).

\*\*Den anden bilaterale internationale tur var på hjemturen fra Malmø – Polen (kød), som undervejs indeholdt én ikke-bilateral international transport (supplerende aktivitet) fra Malmø til Esbjerg.



**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 og i begrænset omfang. Chaufføren kan foretage maks. én på- og/eller aflæsningsaktivitet i de medlemsstater som chaufføren krydser. Da chaufføren foretog sin (undtaget) ene supplerende aktivitet fra Hamborg til Esbjerg, er chaufføren udstationeret i Danmark fra det tidspunkt chaufføren påbegynder sin tur til Malmø, fordi mælken pålæsses (ikke-bilateral international transport). Med den aktivitet (mælk) er antallet af supplerende aktiviteter på udturen overskredet.

Chaufføren er endvidere udstationeret i Sverige, idet den dansk - svenske grænse krydses og indtil chaufføren aflæsser mælk og frugt. Chaufføren er ikke længere udstationeret efter dette, selvom chaufføren befinder sig på svensk territorium, eftersom chaufføren påbegynder sin bilaterale internationale transport, når kødet pålæsses og foretager én supplerende aktivitet, som endvidere er undtaget fra udstationeringsreglerne

#### **Eksempel 6: Ikke-bilateral transport med en tomkørsel retur til etableringsmedlemsstaten.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg, (DE) kører en fuldlæstet vogn med frugt til Esbjerg (DK) hvor frugten aflæsses. I Esbjerg (DK) pålæsses vognen med kød og kører til Malmø (SE) hvor kødet aflæsses. Fra Malmø (SE) kører chaufføren tilbage til Hamborg uden last (tomkørsel), hvor der venter chaufføren en ny bilateral transport fra Hamborg til Danmark.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført en bilateral international transport fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren udfører derefter en ikke-bilateral international transport fra Esbjerg – Malmø. Fra Malmø kører chaufføren retur til Hamborg uden last (tomkørsel).

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er udstationeret i Danmark fra det øjeblik frugten er aflæst i Esbjerg og næste tur påbegyndes, indtil den dansk – svenske grænse. Chaufføren er derefter udstationeret i Sverige idet chaufføren passerer grænsen og indtil kødet er aflæst i Malmø. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotage tur eller ikke-bilateral international transport er ikke omfattet af udstationeringsreglerne forudsat at tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten.

## Cabotage

**Hvad er cabotagekørsel?** Cabotagekørsel er udførelse af national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en medlemsstat indenfor EU.

**Det bemærkes der skal aflønnes efter minimumstimesatsen når der udføres cabotagekørsel.**

#### **Eksempel: To bilaterale internationale transporter og cabotagekørsel.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor frugten aflæsses. Fra Esbjerg (DK) pålæsses vognen med kød og som aflæsses i Århus (DK). I Århus pålæsses vognen med mælk og kører tilbage til Hamborg (DE).



**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg. Fra Esbjerg til Århus udføres én cabotagetur i Danmark, da denne kørsel er en national transport i (DK). Chaufføren udfører endnu en bilateral transport fra Århus og hjem til Hamborg.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Da cabotagekørsel er omfattet af udstationeringsreglerne er chaufføren udstationeret i Danmark fra det øjeblik chaufføren påbegynder sin tur til Århus. Udstationeringsperioden slutter så snart den sidste bilaterale transport (læsning af mælk) fra Århus – Hamborg begynder.

## Transitkørsel

**Hvad er transitkørsel?** Transitkørsel er de lande chaufføren passere i forbindelse med bilaterale og ikke-bilaterale internationale transporter. Der foretages ingen på- og eller aflæsning i transitlande.

### **Eksempel: Bilateral international transport, ikke-bilateral international transport og transit.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Warszawa (PL), kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Warszawa til Hamborg (DE), hvor frugten aflæsses. I Hamborg pålæsses vognen med kød og kører til Esbjerg (DK) hvor kødet aflæsses. Efter losningen kører chaufføren hjem til Polen uden last (tomkørsel).

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Polen – Hamborg. Derefter foretager chaufføren en ikke-bilateral international transport fra Hamborg – Esbjerg og en tomkørsel tilbage til Polen indeholdt en transit tur igennem Tyskland.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er udstationeret i Tyskland efter losningen af frugt i Hamborg og næste tur påbegyndes og indtil den tysk - danske grænse. Chaufføren er derefter udstationeret til Danmark, i perioden fra den tysk-danske grænse indtil Esbjerg. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotage tur eller ikke-bilateral international transport er ikke omfattet af udstationeringsreglerne når tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten, hvorfor chaufføren ikke længere er udstationeret i Danmark, efter kødet er aflæsset i Esbjerg. Chaufføren er heller ikke udstationeret i Tyskland på vejen hjem, da der er tale om transitkørsel, som ikke er omfattet af udstationeringsreglerne.

## Tomkørsel

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

*Det bemærkes at tomkørsel efterfulgt af en cabotagetur eller ikke-bilateral international transport og tilbage til etableringsmedlemsstaten vil altid være 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 fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor frugten er aflæstet. Chaufføren kører derefter tom tilbage til Hamborg.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral international transport fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren foretager derefter en tomkørsel fra Esbjerg – 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. *Chaufføren har ikke været udstationeret i dette eksempel.*

### **Eksempel 2: To bilaterale internationale transporter, cabotagekørsel og tomkørsel.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor frugten aflæsses. Chaufføren kører tomkørsel fra Esbjerg til Aalborg. I Aalborg pålæsses vognen med kød og kører derefter til København hvor kødet aflæsses. Chaufføren kører tomkørsel fra København til Padborg, hvor vognen pålæsses med mælk, som skal med hjem til Hamborg.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren foretager derefter en tomkørsel fra Esbjerg – Aalborg. Chaufføren foretager én cabotagetur fra Aalborg – København, efterfulgt af endnu en tomkørsel fra København – Padborg. Chaufføren afslutter turen med en bilateral international transport fra Padborg – Hamborg.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Tomkørslen mellem Esbjerg – Aalborg foretages i forbindelse med den efterfølgende cabotagetur, hvorfor chaufføren er udstationeret fra det øjeblik tomkørslen starter og ikke fra det tidspunkt hvor den første bilaterale tur (frugt) endte. Udstationeringen i Danmark ender således i København. Da tomkørslen fra København – Padborg er tilknyttet til den efterfølgende bilaterale tur (Padborg – Hamborg) er den ligeledes undtaget fra udstationeringsreglerne.

### **Eksempel 3: En tomkørsel og ikke bilateral international transport imellem to bilaterale transporter.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg, (DE) kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor chaufføren aflæsser frugten. I Esbjerg (DK) pålæsses vognen med kød og kører til Malmø (SE) hvor kødet aflæsses. Fra Malmø (SE) kører chaufføren uden last til Helsinki (FI), hvor vognen pålæsses med sportstøj og kører tilbage via Sverige samt Danmark og til Hamborg (DE), hvor varerne aflæsses.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren foretager derefter en ikke-bilateral international transport fra Esbjerg – Malmø, efterfulgt af en tomkørsel mellem Malmø – Helsinki. Chaufføren afslutter turen med en bilateral international transport fra Helsinki – Hamborg, og passere gennem Sverige og Danmark på vej hjem.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er udstationeret i Danmark når frugten er aflæstet i Esbjerg og næste tur påbegyndes og indtil den

dansk-svenske grænse. Chaufføren er udstationeret i Sverige fra grænsen og indtil Malmø hvor kødet aflæsses. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Da den forudgående tur er afsluttet, knyttes den til den efterfølgende tur, som er en bilateral international transport mellem Helsinki – Hamborg. Tomkørslen til den svensk -finske grænse er derfor undtaget fra udstationeringsreglerne. Chaufføren er ikke udstationeret i Sverige eller Danmark på vej hjem, da der er tale om transitkørsel, som ikke er omfattet af udstationeringsreglerne.

#### **Eksempel 4: En bilateral international transport, tomkørsel og ikke-bilateral international transport.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg, (DE) kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg til Esbjerg (DK) hvor kødet aflæsses. Fra Esbjerg (DK) kører chaufføren uden last (tomkørsel) igennem Sverige til Helsinki (FI), hvor vognen pålæsses med sportstøj, som chaufføren kører til Malmø (SE) og aflæsser.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg. Chaufføren foretager derefter en tomkørsel ud af Danmark og igennem Sverige. Chaufføren afslutter sin tur med en ikke-bilateral international transport fra Helsinki - Malmø.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Da den bilaterale internationale transport (frugt) er afsluttet, bør tomkørslen knytte sig til den efterfølgende ikke-bilaterale internationale transport. Dog har den ikke-bilaterale internationale transport mellem Finland og Sverige ingen tilknytning til Danmark. Chaufføren er derfor ikke udstationeret fra Esbjerg og til den dansk-svenske grænse.

Chaufføren er heller ikke udstationeret i Sverige idet der køres igennem Sverige, da der er tale om transitkørsel. Chaufføren er udstationeret i Finland idet chaufføren krydser den svensk-finske grænse og indtil chaufføren forlader Finlands territorium. Endvidere er chaufføren udstationeret i Sverige idet chaufføren krydser den finsk-svenske grænse. Såfremt chaufføren kører uden last hjem fra Malmø og til Hamborg ender chaufførens udstationeringsperiode i Malmø efter losningen af sportstøj.

#### **Eksempel 5: Tomkørsler imellem cabotagetur.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg (DK), hvor frugten aflæsses. Fra Esbjerg (DK) kører chaufføren uden last (tomkørsel) til Horsens (DK), hvor vognen pålæsses med kød og som aflæsses i Århus (DK). Fra Århus kører chaufføren uden last (tomkørsel) til Aalborg, hvor vognen pålæsses med mælk, som chaufføren kører til Malmø (SE).

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg, efterfulgt af en tomkørsel mellem Esbjerg – Horsens. Chaufføren udfører derefter en cabotagetur mellem Horsens og Århus, efterfulgt af en tomkørsel mellem Århus – Aalborg. I Aalborg indleder chaufføren sin ikke-bilateral international transport (tredjelandskørsel) til Sverige.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Da den forudgående tur (frugt) er afsluttet, knyttes den til den efterfølgende cabotagetur (kød) som er omfattet af udstationeringsreglerne. Den næste tomkørsel Århus-Aalborg knytter sig til den efterfølgende ikke-bilaterale internationale transport. Chaufføren er derfor

udstationeret i Danmark, fra det øjeblik frugten er aflæsset i Esbjerg og indtil chaufføren når den dansk – svenske grænse. Chaufføren er endvidere udstationeret i Sverige idet chaufføren passerer grænsen.

#### **Eksempel 6: Tomkørsler med hviletid, imellem cabotagetur.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører mandag morgen en fuldlæsset vogn med frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg (DK), hvor chaufføren al frugten aflæsses. I Esbjerg tager chaufføren to dages hvil. Onsdag morgen får chaufføren en cabotagetur fra Aalborg – København. Chaufføren kører derfor uden last fra Esbjerg – Aalborg, ved ankomst i Aalborg pålæsses vognen med ost. Chaufføren kører fra Aalborg – København hvor osten aflæsses, hvorefter chaufføren kører uden last tilbage til Hamborg.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport fra Hamborg – Esbjerg (frugt), efterfulgt af et hvil og en tomkørsel mellem Esbjerg – Aalborg. Chaufføren udfører derefter én cabotagetur mellem Aalborg – København (ost). Turen afsluttes med en tomkørsel tilbage til etableringsmedlemsstaten.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Da den bilaterale transport er afsluttet, skal tomkørslen knyttes til den efterfølgende cabotagetur mellem Aalborg – Esbjerg. Chaufføren er først udstationeret i Danmark onsdag morgen idet tomkørslen til Aalborg påbegyndes. *Det er vigtigt at bemærke at chaufføren hverken er udstationeret idet frugten er losset og ligeledes er chaufføren ikke udstationeret i de to hviledage.* Chaufføren er endvidere udstationeret indtil chaufføren lossen ost i København. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotage tur eller ikke-bilateral international transport er ikke omfattet af udstationeringsreglerne forudsat at tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten.

## Kombineret transport

### **Særligt omkring kombineret transport**

Kombineret transport defineres som transport af varer mellem medlemslandene, hvor der anvendes vej til den indledende eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvendes jernbane, indre vandveje eller søvejen, når denne strækning er over 100 km i lige linje

#### **Eksempel 1: Kombineret kørsel som bilateral international transport**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører en fuldlæsset vogn med frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg (DK), hvor frugten aflæsses. Fra Esbjerg (DK) kører chaufføren uden last (tomkørsel) til Århus Havn (DK). Ved Århus Havn henter chaufføren en sættevogn. Sættevognen er ankommet med færge og læsset med varer fra England. Chaufføren transporterer sættevognen med tilbage til Hamborg.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført to bilaterale internationale transporter samt en tomkørsel imellem de to. Den første bilaterale internationale

transport var fra Hamborg – Esbjerg (frugt). Efterfulgt af en tomkørsel mellem Esbjerg – Århus Havn. Chaufførens sidste bilaterale internationale transport var fra Århus Havn – Hamborg.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Da den bilaterale transport er afsluttet i Esbjerg, skal tomkørslen knyttes til den efterfølgende kombineret transport mellem Århus havn - Hamborg. Kombinerede transport er undtaget udstationeringsreglerne såfremt vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter, *hvorfor føreren ikke har været udstationeret i dette eksempel.*

#### **Eksempel 2: En bilateral international transport, kombineret transport og cabotage.**

**Hændelsesforløb:** En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE), kører en fuldlæstet vogn med frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg (DK), hvor frugten aflæsses. Ved Esbjerg Havn (DK) henter chaufføren en sættevogn. Sættevognen er ankommet med færge og læsset med varer fra England. Chaufføren transporterer sættevognen til Kolding (DK). I Kolding pålæsses kød som transporteres til Padborg (DK). Fra Padborg kører chaufføren hjem til Hamborg uden last (tomkørsel).

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral international transport fra Hamborg – Esbjerg (frugt), efterfulgt af en kombineret transport fra Esbjerg – Kolding (sættevogn), en cabotagetur fra Kolding til Padborg (kød) og en tomkørsel fra Padborg tilbage til Hamborg.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne. Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport er omfattet af udstationeringsreglerne såfremt på- og aflæsning foregår i samme medlemsstat, hvorfor chaufføren er udstationeret i Danmark, fra det øjeblik sættevognen er fastspændt og turen til Kolding påbegyndes. Chaufføren er endvidere udstationeret indtil aflæsningen af kød i Padborg, idet der foretages en cabotagetur mellem Kolding og Padborg. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotage tur eller ikke-bilateral international transport er ikke omfattet af udstationeringsreglerne forudsat at tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten.

### **Tredjelandskørsel (ikke-medlemslande)**

#### **Særligt omkring udførsel af transporter i tredjelande**

En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed etableret i et medlemsland, der udfører transporter i tredjelande er omfattet af det pågældende lands regler for så vidt angår udstationering på deres territorium. Chaufføren er underlagt udstationeringsreglerne der følger af direktivet, så snart chaufføren kører på et medlemslands territorium igen, det er uanset hvor godset chaufføren transporterer, kommer fra, eksempelvis tredjelande.

#### **Eksempel: En bilateral international transport, ikke-bilateral international transport og en tomkørsel.**

**Hændelsesforløb:** En fører, ansat i en vognmandsvirksomhed etableret i Danmark, kører en fuldlæstet vogn med lamper fra Herning (DK) til Zürich (CH), hvor chaufføren aflæsser. I Zürich (CH) pålæsses vognen med chokolade, som chaufføren kører til Hamborg (DE) og aflæsser. Chaufføren kører tilbage uden last (tomkørsel) fra Hamborg til Herning.

**Karakterisering af transporterne i hændelsesforløbet:** Chaufføren har udført én bilateral transport, en ikke-bilateral transport og en tomkørsel. Den første bilaterale internationale transport er fra Herning – Zürich. I Zürich indleder chaufføren sin ikke-bilaterale internationale transport til Hamborg (chokolade), efterfulgt af en tomkørsel hjem imellem Hamborg – Herning.

**Konklusion:** Bilaterale internationale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne, det gælder også bilaterale internationale transporter til tredjelande<sup>13</sup>. Udstationeringsreglerne der følger af Direktiv 2020/1057 gælder ikke for Schweiz eller andre EØS-lande. Det betyder at chaufføren ikke kan indsende en udstationeringserklæring via IMI til Schweiziske myndigheder, idet der er tale om et tredjeland (ikke EU-medlemsstat). Ikke-bilateral international transport er omfattet af udstationeringsreglerne hvorfor chaufføren er udstationeret i Tyskland idet chaufføren krydser den Schweiz – tyske grænse<sup>14</sup>. Tomkørsler er ikke i sig selv undtaget fra reglerne, men vurderes på baggrund af tilknytningen til forudgående eller efterfølgende tur. Tomkørsel der udføres efter en endt cabotagetur eller ikke-bilateral international transport er ikke omfattet af udstationeringsreglerne når tomkørslen er retur til etableringsmedlemsstaten, hvorfor chaufføren ikke er udstationeret længere fra det øjeblik chaufføren chokoladen aflæsses i Hamborg.

---

<sup>13</sup> Artikel 1, stk. 3 i Direktiv (EU) 2020/1057

<sup>14</sup> De udstationeringsregler der følger af Direktiv (EU) 2020/1057 kan udelukkende anvendes for førere der er ansat i vognmandsvirksomheder, der er etableret i en EU-medlemsstat og UK.