

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2021-144536
25-02-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om godskørsel

Færdselsstyrelsen har den 7. januar 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om godskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 4. februar 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX, FDM og Krifa.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DTL - Danske Vognmænd, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, SLD, ITD, DI Transport, Dansk Erhverv og Datatilsynet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal endvidere bemærke, at styrelsen alene har forholdt sig til de høringssvar, som vedrører de ændringer, der er foretaget i bekendtgørelsen.

1. Generelle bemærkninger

SLD bemærker, at gennemførelse af EU-regler i dansk ret, som udgangspunkt skal gennemføres ved minimumsimplentering af hensyn til danske virksomheders europæiske og internationale konkurrenceevne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig SLDs bemærkninger.

2. Ikrafttrædelsestidspunkt

DTL - Danske Vognmænd bemærker, at bekendtgørelsens ikrafttrædelsesdato forekommer optimistisk set i relation til opdelingen af lovforslaget (L 62 - forslag til lov om ændring af lov om

godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.) fra L 62 til henholdsvis L 62 A og L 62 B, idet L 62 B endnu ikke er vedtaget.

Dansk Erhverv bemærker, at det antages, at der i forbindelse med ikrafttrædelsestidspunktet tages højde for vedtagelsen af L62 B.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at lovforslaget om ændring af lov om godskørsel (L62 b), forventes at træde i kraft den 1. januar 2023. Der vil derfor blive udarbejdet en ændringsbekendtgørelse, såfremt lovforslaget vedtages.

3. Straffebestemmelser

FDL Frie Danske Lastbilvognmænd bemærker, at flere af bekendtgørelsens bestemmelser bør være strafbelagte. Det drejer sig om §§ 15-16, § 23, stk. 4 og § 24, stk. 1-2. Det fremhæves, at § 15 bør være strafbelagt, når der anføres "skal" i lovteksten. Endvidere bemærkes det, at § 16 bør være strafbelagt, idet manglende straf kan bidrage til konkurrenceforvridning ved manglende aflønning. Yderligere bemærkes det, at § 23, stk. 4, bør strafbelægges, som det er tilfældet med § 23, stk. 3. Slutteligt er der spørgsmål til, hvorfor § 24, stk. 1 og 2, ikke er strafbelagt. I forlængelse heraf bemærkes det endvidere, at det ikke fremgår tydeligt, hvem der kan straffes efter § 23, stk. 3 eller hvordan bestemmelserne i §§ 28-30 skal sanktioneres.

Kommentar:

Efter artikel 5, stk. 2, litra a, i forordning nr. 1071/2009 vil der som en del af etableringskravet kunne stilles krav om, at transportlederen kan kontaktes i almindelig forretningsstid. Færdselsstyrelsen har vurderet, at det var hensigtsmæssigt at præcisere dette krav yderligere i forhold til det tidsrum, hvor det kan være nødvendigt for Færdselsstyrelsen at kunne komme i kontakt med transportlederen. Bekendtgørelsesudkastets § 47 ændres ikke, da der ikke efter styrelsens vurdering er behov for, at bestemmelsen strafbelægges.

Ændringen i § 23, stk. 4, vedrører indhentelse af oplysninger til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn.

Det giver efter Færdselsstyrelsens vurdering ikke mening at strafbelægge § 28, da manglende dokumentation for egenkapital vil føre til, at der ikke udstedes godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed.

De anførte høringssvar giver dermed ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.

4. Tilføjelse til bekendtgørelsesudkastets § 18, stk. 1

FDL Frie Danske Lastbilvognmænd bemærker, at der efter sidste punktum bør tilføjes "Førerattesten skal på forlangende forevises til kontrolmyndighederne", der er ordlyden fra EU-forordningen 1072/2009 artikel 5, stk. 6.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anbefalingen ikke fører til ændring af bekendtgørelsesudkastets § 18, stk. 1.

I henhold til artikel 5, stk. 6, sidste linje, i forordning nr. 1072/2009, skal førerattesten på forlangende forevises kontrolpersonalet, hvorfor der ikke er behov for at gengive dette i bekendtgørelsen.

5. Antal tilladelser ift. antal køretøjer

SLD, Dansk Erhverv og DTL-Danske Vognmænd bemærker, at de ikke kan støtte forslaget om, at der fremover alene vil blive udstedt det antal tilladelser, der svarer til antallet af køretøjer, som virksomheden er registreret ejer af.

SLD tilføjer, at de ikke er af den overbevisning, at ændringerne til forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1072/2009 nødvendiggør den foreslåede praksisændring. Er der i stedet tale om en ændret fortolkning af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 1072/2009, opfordrer SLD kraftigt til, at den hidtidige fortolkning opretholdes.

I forlængelse heraf bemærkes det, at den fleksible model vedrørende antal tilladelser har stor værdi for virksomhederne. Endvidere anføres det, at såfremt forslaget fastholdes, så bør der som mindstemål etableres en hurtig og fleksibel sagsbehandlingsprocedure for udstedelsen af yderligere tilladelser på dag-til-dag-basis til allerede godkendte virksomheder med henblik på at opfylde virksomhedernes behov for fleksibilitet. Særligt til § 3, stk. 3, bemærker SLD, at det på ansøgningstidspunktet kan være svært for virksomhederne at forudse størrelsen på køretøjsflåden, hvorfor det kan være vanskeligt at oplyse om antallet af køretøjer, som vedkommende vil blive registreret ejer af.

ITD bemærker, at bestemmelsen om, at antallet af tilladelser skal følge af antallet af køretøjer, ikke giver hjemmel til at indskrænke antallet af en virksomheds tilladelser, som det er beskrevet i høringsbrevet. Det anføres i den forbindelse, at en sådan begrænsning reducerer virksomhedernes fleksibilitet væsentligt. Endvidere bemærkes det, at flere tilladelser end antallet af køretøjer ikke er en ulempe for hverken samarbejdspartnere, kreditorer eller samfundet som helhed, idet flere tilladelser stiller højere krav til egenkapitalen, som giver højere sikkerhed for kreditorer. Det anføres, at forholdet mellem antal tilladelser og køretøjer typisk vil regulere sig selv henset de omkostninger, der er forbundet med begge dele. Det anbefales derfor, at den i høringsbrevet beskrevne regulering ikke indføres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af artikel 4, stk. 3, i forordning 1072/2009, at etableringsmedlemsstaten overdrager indehaveren originaleksemplaret af fællesskabstilladelsen, som skal opbevares af transportvirksomheden, samt et antal bekræftede kopier svarende til

antallet af køretøjer, som indehaveren af fællesskabstilladelsen råder over som ejer eller på et andet grundlag, navnlig i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at det fremgår af artikel 5, stk. 1, litra e, i forordning nr. 2020/1055, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et antal køretøjer, som opfylder betingelserne i litra e, og førere, der normalt er baseret i en driftscentral i denne medlemsstat, som i begge tilfælde står i forhold til omfanget af de transporter, der udføres af virksomheden.

Det er derfor styrelsens vurdering, at det med ændringsforordningen er blevet nødvendigt at ændre praksis således, at virksomheder skal have indregistreret køretøjer i overensstemmelse med antallet tilladelser.

Styrelsen bemærker i den forbindelse, at et overskydende antal tilladelser under alle omstændigheder ikke vil kunne anvendes, hvis ikke der er registreret et tilsvarende antal køretøjer. En indehaver af flere bekræftede kopier af tilladelser end indregistrerede køretøjer skal derfor enten indregistrere flere køretøjer eller tilbagelevere det overskydende antal bekræftede kopier, så antallet af bekræftede kopier stemmer overens med antallet af køretøjer. Der er således ikke tale om, at alle nuværende fællesskabstilladelser erklæres ugyldige og der er heller ikke noget forbud mod, at en virksomhed kan have flere køretøjer indregistreret end den har tilladelser.

Styrelsen har dog forståelse for behovet for fleksibilitet for branchen og vil derfor prioritere ansøgninger fra virksomheder om yderligere tilladelser, der vil kunne behandles inden for kort tid fra, at styrelsen har modtaget de nødvendige oplysninger til behandlingen af ansøgningen.

I forhold til vognmænd, der på nuværende tidspunkt har flere fællesskabstilladelser end køretøjer, vil Færdselsstyrelsen i forbindelse med et tilsyn kontrollere, om antallet af køretøjer svarer til antallet af tilladelser. Virksomheden vil blive indrømmet en frist til at opfylde kravene i forordningen. Såfremt en transportvirksomhed af egen drift ønsker at indsende de overskydende tilladelser, vil der være mulighed for at stille en ny dokumentation for (lavere) egenkapital og få den tidligere sikkerhedsstillelse frigivet. Det sker ved anmodning til Færdselsstyrelsen.

Høringssvarene giver derfor ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6. Varebilstilladelser

ITD bemærker, at det er u hensigtsmæssigt at fastholde en dansk tilladelsesordning for varebiler for de danske vognmænd, der vil udføre nationale transporter i Danmark, når der er vedtaget en tilladelsesordning for varebiler i EU, der dækker nationale og internationale transporter. Der bør indføres én ensartet lovgivning for varebiler, der omfatter kørsel nationalt og internationalt, inklusiv en ensartet vægtgrænse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ophævelsen af en national varebilsordning kræver ændring af lov om godskørsel, og kan ikke afskaffes ved ændring af godsbekendtgørelsen.

7. Egenkapital

ITD bemærker, at egenkapitalkravet i forordning nr. 1071/2009 er et minimumskrav. Det anbefales hertil, at det nuværende kapitalkrav fastholdes, da dette vidner om en høj standard blandt danske vognmænd. Det anmodes derfor om, at Færdselsstyrelsen undersøger nærmere, om det er muligt at fastholde det nuværende egenkapitalkrav samt redegøre herfor.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anbefalingen ikke fører til ændring af bekendtgørelsesudkastets § 11

Færdselsstyrelsen bemærker, at der med ændringsforordning nr. 2020/1055 ændres i forordning nr. 1071/2009 artikel 3, stk. 2, som således udgår. Færdselsstyrelsen har på den baggrund vurderet at Danmark ikke længere kan fastholde det højere kapitalkrav, som er gældende i dag.

8. Kontakt til transportleder

ITD bemærker, at bekendtgørelsen bør følge ordlyden i forordningen i forhold til kontakt til transportlederen. Det anføres, at kravet om, at transportlederen skal kunne kontaktes fra kl. 10:00 til 14:00 indskrænker virksomhedens fleksibilitet i forhold til drift og udnyttelse af virksomhedens ressourcer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at efter artikel 5, stk. 2, litra a, i forordning nr. 1071/2009 vil der som en del af etableringskravet kunne stilles krav om, at transportlederen kan kontaktes i almindelig forretningstid. Færdselsstyrelsen har vurderet, at det var hensigtsmæssigt at præcisere dette krav yderligere i forhold til det tidsrum, hvor det kan være nødvendigt for styrelsen at kunne komme i kontakt med transportlederen. Efter styrelsens opfattelse vil kravet kunne evalueres efterfølgende, herunder i forhold til om transportvirksomhederne oplever det fastsatte tidsrum som meget ufleksibelt.

9. Databeskyttelse

Datatilsynet bemærker, at hvis Færdselsstyrelsen påtænker at anvende samtykke som behandlingsgrundlag for at indsamle data efter bekendtgørelsens §§ 4, 5 og 10, forudsætter Datatilsynet, at reglerne om samtykke i databeskyttelsesforordningens artikel 4 og 7, iagttages. Datatilsynet forudsætter endvidere, at enhver behandling af personoplysninger i forbindelse med de i udkastene beskrevne aktiviteter vil ske under iagttagelse af databeskyttelsesloven og databeskyttelsesforordningen, herunder særligt principperne i forordningens artikel 5.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig Datatilsynets høringssvar og vil naturligvis iagttage de nævnte bestemmelser i forbindelse med indhentelse af personoplysninger.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
Arbejdsgiverforeningen KA
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Beskæftigelsesministeriet
Bilsynsbranchen
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
Det Faglige Hus
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Side 2 (2)
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Krifa
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Overenskomstnævnet v/formanden
Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Skatteministeriet

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet