

**From:** mail@atax.dk <mail@atax.dk>  
**Sent:** 12-01-2022 12:03:00 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>  
**Subject:** j.nr.: 2021-144536

På vegne af ATAX skal jeg oplyse, at det fremsendte ikke giver anledning til bemærkninger.

Venlig hilsen  
Josephine Heger Søndergaard

**ATAAX**  
Arbejdsgiverforening for persontransport  
Avedøreholmen 96 C  
2650 Hvidovre  
Mail: [mail@atax.dk](mailto:mail@atax.dk)  
Tlf. 38 71 80 00

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Sendt:** 7. januar 2022 11:44  
**Emne:** Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel, med j.nr.: 2021-144536

**Høringsfristen er den 4. februar 2022.**

Venlig hilsen

Sammi Jonas Fantassi  
Fuldmægtig  
Jura

 **Færdselsstyrelsen**

**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Traffic Authority**  
Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

**From:** Dennis Lange <dbl@fdm.dk>  
**Sent:** 28-01-2022 11:13:42 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>  
**Subject:** SV: Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.  
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

**Dennis Lange**  
Chefkonsulent



**#meddigpåvejen**

T: +45 45 27 07 13  
M: +45 51 14 69 92  
[dbl@fdm.dk](mailto:dbl@fdm.dk) · [fdm.dk](http://fdm.dk)  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Sendt:** 7. januar 2022 11:44  
**Emne:** Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel, med j.nr.: 2021-144536

**Høringsfristen er den 4. februar 2022.**

Venlig hilsen

Sammi Jonas Fantassi  
Fuldmægtig  
Jura



**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Traffic Authority**  
Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

**From:** Jens Groot <fdl@fdl-vm.dk>  
**Sent:** 02-02-2022 10:41:56 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Subject:** Høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel Sagsnr.: 2021 - 144536 a 07-01-2022 som senest 4. februar 2022

## Frie Danske Lastbilvognmænd FDL

Høringssvar fra Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL**, til høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel – j.nr.: 2021 – 144536 som senest den 4. februar 2022.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har anylaseret udkast til bekendtgørelse om godskørsel, og fundet et betydeligt antal punkter som FDL tillader sig at fremhæve, FDL har tidligere påtalt et manglende fodslaw hos Færdselsstyrelsen, et samarbejde mellem de kontrollerende myndigheder, vil kun gavne kontrollen.

§ 15 Hvorfor er denne § ikke strafbelagt?

Det giver ingen mening at anføre ”skal” i lovteksten, hvis ikke den er strafbelagt.

Hvis politiet ikke kan få fat i transportlederen, hvad er sanktionen så?

§ 16 Hvorfor er denne § ikke strafbelagt?

Undlader man at aflønne styrker det likviditeten i virksomheden og skaber konkurrenceforvriddning. En passende bødetakst bør være 35.000 dkr.

§ 18 stk. 1. Der bør tilføjes teksten efter sidste punktum ” Førerattesten skal på forlangende forevises til kontrolmyndighederne.”

Det er ordlyden fra EU-forordning 1072/2009 artikel 5 stk. 6 sidste linje.

§ 23 stk. 3. § er strafbelagt jf. § 47, men hvem er det der kan straffes?

Er det politiet som kan få en bøde, hvis de ikke udleverer oplysninger til Færdselsstyrelsen? I bekræftende fald, hvem skal udstede bøden?

Er det Færdselsstyrelsen der kan få en bøde af politiet, hvis ikke Færdselsstyrelsen indhenter oplysninger fra politiet?

Er det tilladelsesindehaver, hvis ikke denne opfylder kravene?

Lovteksten er uforståelig i henhold til straffen.

Hvad er strafsanktionen?

§ 23 stk. 4. Hvorfor er denne § ikke strafbelagt, hvis man om muligt kan straffe tilladelsesindehaveren i § 23 stk. 3?

§ 24 stk. 1 og 2. Hvorfor er § ikke strafbelagt. Bl.a. henviser stk. 2 til Godskørselsloven som ikke er strafbelagt i Godskørselsloven.

Er det ikke strafbart ikke at efterkomme anmodningen?

I den gældende lov 2168/2020 er § 16, stk. 3, strafbelagt.

§ 28-29 Hvordan skal ulovlig chaufførvikarvirksomhed sanktioneres?

Hvordan skal overtrædelse af § 29 sanktioneres?

§ 30 Hvordan skal denne sanktioneres?

Der mangler henvisning til hjemlen i Europæisk lovgivning. Det er et dansk begreb.

Med venlig hilsen

Jens Groot  
Kontorleder

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot  
Teglækvej 8  
8361 Hasselager  
Tlf. 86 88 05 44  
Mobil: 40 57 05 44  
[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)  
[www.friedanskelastbilvognmænd.dk](http://www.friedanskelastbilvognmænd.dk)

Færdselsstyrelsen  
Att.: Sammi Jonas Fantassi  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

4. februar 2022

## **Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om godskørsel (Vejpakken)**

Indledningsvist bemærkes, at grundlaget for udstedelsen af bekendtgørelsen, L62, efterfølgende er opdelt i L62 A (Vejpakken), som er vedtaget, og L62 B (nationale varebilsregler), som p.t. er henvist til fornyet 2. behandling.

SLD antager, at bekendtgørelsens endelige indhold og ikrafttrædelsestidspunkt tager højde for vedtagelsen af den samlede lovgivning, der danner grundlag for udstedelsen af bekendtgørelsen.

### ***Generelt***

SLD mener, at gennemførelsen af EU-regler i dansk ret skal tage udgangspunkt i en minimumsimplementering af hensyn til danske virksomheders europæiske og internationale konkurrenceevne, så de ikke pålægges byrder, administration o.lign., som andre landes virksomheder ikke er underlagt.

### ***Antal tilladelser ift. antal køretøjer***

SLD kan ikke 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.

Efter SLDs overbevisning, er der ikke grundlag for at ændre den hidtidige fleksible praksis på området, der muliggør at være i besiddelse af flere tilladelser end køretøjer, hvilket har fungeret til stor fordel for både virksomheder og myndighed,

Det er SLDs klare opfattelse, at ændringerne til forordning 1071/2009 og forordning 1072/2009, der er vedtaget med EU's Vejpakke<sup>1</sup>, ikke nødvendiggør den foreslåede praksisændring. SLD er derfor ikke enig i, at der er behov for en praksisændring for, at administrationen sker i overensstemmelse med forordningernes bestemmelser, som det ellers er anført i høringsbrevet som baggrund for ændringen.

---

<sup>1</sup> Forordning 2020/1055.

Der ses ikke ændringer i de to forordninger, hvoraf det fremgår, at antal tilladelser skal svare til antallet af køretøjer i et forhold 1-til-1.

Hvis den foreslåede ændring følger af en ændret fortolkning af den eksisterende artikel 4, stk. 3 i forordning 1072/2009, opfordrer SLD kraftigt til at opretholde den hidtidige fortolkning, som der ikke har været problemer med, og som har muliggjort den fleksible administrative praksis. Den er SLDs opfattelse, at den hidtidige fortolkning er i overensstemmelse med EU-reglerne.

SLD anerkender, at det nationale elektroniske register fremover skal indeholde oplysninger om registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over. Dette følger af ændringen til artikel 16, stk. 2, litra g i forordning 1071/2009. Denne regel kan dog implementeres, uden at det i øvrigt har sammenhæng med antal tilladelser.

Det bemærkes, at den fleksible model omkring antal tilladelser har stor værdi for virksomhederne. Fremgang, tilbagegang og sæsonbetonede udsving gør, at et system, hvor der skal indhentes tilladelse hver gang antallet af køretøjer ændrer sig, er meget administrativt tungt. Når der tilmed i øjeblikket opleves lange sagsbehandlingstider på ansøgninger samt store udfordringer med lange leveringstider på nyt materiel, vil en ændret praksis blot forværre situationen.

Såfremt forslaget fastholdes, skal SLD som mindstemål kraftigt opfordre til at der etableres en hurtig og fleksibel sagsbehandlingsprocedure for udstedelse af yderligere tilladelser på dag-til-dag-basis til allerede godkendte virksomheder for at opfylde virksomhedernes behov for fleksibilitet.

#### *Konkret bemærkning til § 3, stk. 3*

I bestemmelsen står der, at ansøger skal oplyse om antallet af køretøjer, som ansøgeren enten er eller vil blive registreret ejer eller bruger af.

Det er uklart, hvad praksis forventes at blive omkring, at ansøgeren skal oplyse om antallet af køretøjer, som vedkommende "vil blive" registreret ejer af. Det kan på ansøgningstidspunktet være vanskeligt at forudse størrelsen på køretøjsflåden. Dette gør sig særligt gældende i den nuværende leveringsituation, hvor leveringstiderne på nye køretøjer er uklare og der evt. vil skulle leases midlertidigt materiel i leveringsperioden. Det er også uklart over hvilken tidshorisont, der er tale om.

Også af denne grund vil det være hensigtsmæssigt at bevare den hidtidige praksis omkring antal af tilladelser.

#### **Cabotage**

I bekendtgørelsens § 37 er der en bestemmelse om, at en transport, der består af tomme containere og returemballage, er ikke en international transport. Det vil sige, at denne transport ikke giver adgang til at udføre cabotage.

I forlængelse af bestemmelsen foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse om, at når tomme containere, paller og anden emballage ikke transporteres som et led i en transportkontrakt, anes

transporten som tomkørsel, og dermed ikke som transport af gods (cabotagekørsel). Der henvises i den forbindelse til vedlagte brev til transportministeren af 31. januar 2022.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink that reads "Kristian Pindbo". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

**Kristian Baasch Pindbo**  
Sekretariatschef

Transportminister Benny Engelbrecht  
Sendt pr. mail [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Dato: 31. januar 2022

### **Dansk praksis ved håndtering af cabotagereglerne i strid med EU-retten**

---

Kære Benny Engelbrecht

På vegne af en række medlemsvirksomheder har blandt andet Dansk Erhverv, Danske Speditører og DI Transport den 26. marts 2021 rettet henvendelse til EU-Kommissionen med henblik på en vurdering af praksis ved forvaltning af cabotagereglerne i Danmark, som Færdselsstyrelsen hidtil har anlagt.

I vores henvendelse til EU-Kommissionen peger vi på, at den danske praksis vedrørende kørsel med tomme containere, paller og returemballage er i strid med EU-retten, eftersom denne kørsel altid anses for cabotagekørsel, uanset om transporten udføres mod vederlag. Baggrund for vores henvendelse er et responsum udarbejdet af Njord Law Firm om denne problematik. Responsum såvel som et sammendrag af responsummet er vedlagt.

I svaret anfører EU-Kommissionen blandt andet, at når tomme containere, paller og anden emballage transporteres som et led i en transportkontrakt, anses transporten ikke for tomkørsel, men derimod transport af gods; og når tomme containere, paller og anden emballage ikke transporteres som et led i en transportkontrakt, anses transporten som tomkørsel, og dermed ikke transport af gods.

Kommissionen pointerer i sit svar, at ovenstående synspunkt ligeledes gælder ved cabotage, der jf. EU-Forordning 1072/2009 er defineret som: "National transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat".

Kommissionen konkluderer afslutningsvist, at transport af tomme containere, paller og returemballage, der ikke foregår som et led i en transportkontrakt mod betaling, ikke anses for cabotage. Kommissionens svar vedlægges.



På den baggrund retter vi nu henvendelse til dig for at finde en løsning på problemstillingen, ikke mindst i lyset af, at godskørselsloven er ændret således at chauffører der udfører cabotagekørsel i Danmark siden 1. januar 2021 skal aflønnes svarende til dansk lønniveau.

Der findes givetvis flere muligheder, men en mulighed er, at når Færdselsstyrelsen reviderer cabotagevejledningen som følge af de ændrede cabotageregler, der er vedtaget med EU's Vejpakke, og som finder anvendelse fra d. 21. februar 2022, så kan der indskrives en præcisering og fortolkning af praksis for tomkørsel med tomme containere, paller og returemballage, der er i overensstemmelse med EU-Kommissionens svar.

Med venlig hilsen



Transportpolitisk chef Rune Noack  
DI Transport



Adm. direktør Martin Aabak  
Danske Speditører



Branchedirektør Jesper Kronborg  
Dansk Erhverv

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Cc: [sajf@fstyr.dk](mailto:sajf@fstyr.dk)

4. februar 2022

J.nr. 2022-12-1542  
Dok.nr. 442299  
Sagsbehandler  
Malene Højbjerg

---

## Datatilsynets bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelser om buskørsel og godskørsel – Færdselsstyrelsens j.nr. 2021-144536, hhv. 2021-144538

Ved e-mail af 7. januar 2022 har Færdselsstyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om buskørsel og bekendtgørelse om godskørsel.

Færdselsstyrelsen har i sit høringsbrev anført de væsentligste ændringer i forhold til de nu-gældende bekendtgørelser om buskørsel og godskørsel.

Datatilsynet behandler høringen over bekendtgørelse om buskørsel under j.nr. 2022-12-1542 og høringen over bekendtgørelse om godskørsel under j.nr. 2022-12-1540. Datatilsynet besvarer dog hermed begge høringer samlet.

Udkastet giver anledning til følgende bemærkninger:

### 1. Af §§ 11 og 17 i bekendtgørelse om buskørsel fremgår følgende:

**”§ 11.** Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke oplysninger fra skatteforvaltningen om forfalden gæld til det offentlige til brug ved bedømmelsen af, om den ansøgende virksomhed og transportleder opfylder kravene i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 13, stk. 1, nr. 3, om ikke at have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

**§ 17.** Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om en virksomhed eller dennes administrerende direktør, der ansøger om tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1, opfylder vandelskravet i artikel 3, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om den ansøgende transportleder i en virksomhed, der ansøger om tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1, opfylder vandelskravet i artikel 3, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.”

Tilsvarende fremgår følgende af §§ 4, 5 og 10 i bekendtgørelse om godskørsel:

**§ 4.** Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om en virksomhed eller dennes administrerende direktør, der ansøger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1,

Datatilsynet  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
dt@datatilsynet.dk  
datatilsynet.dk  
CVR 11883729

stk. 1, opfylder vandelskravet i artikel 3, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Side 2 af 2

Stk. 2. Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om den transportleder i en virksomhed, der ansøger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, opfylder vandelskravet i artikel 3, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

[...]

**§ 5.** Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om en virksomhed eller dennes administrerende direktør, der ansøger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, opfylder vandelskravet i godskørselslovens § 3, stk. 2, nr. 3.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug og eventuelt enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret til brug ved bedømmelsen af, om den ansøgende transportleder i virksomheden, der ansøger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, opfylder vandelskravet i godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 4.

[...]

**§ 10.** Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke oplysninger fra skatteforvaltningen om forfalden gæld til det offentlige til brug ved bedømmelsen af, om den ansøgende virksomhed og transportleder opfylder kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, § 3, stk. 2, nr. 2, § 4, stk. 1, nr. 3 og § 4, stk. 2, nr. 3, om ikke at have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover."

Såfremt Færdselsstyrelsen med bestemmelserne påtænker at anvende samtykke som behandlingsgrundlag for behandling af de nævnte typer oplysninger, forudsætter Datatilsynet, at reglerne om samtykke i databeskyttelsesforordningens artikel 4 og 7, iagttages.

**2.** 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 databeskyttelsesforordningens artikel 5.

**3.** Datatilsynet kan i øvrigt henvise til tilsynets tidligere høringssvar af 9. september 2021 til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Høringssvaret vedlægges dette brev.

Med venlig hilsen

Malene Højbjerg

Transportministeriet  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

9. september 2021

J.nr. 2021-11-0705  
Dok.nr. 388968  
Sagsbehandler  
Sara Koch Jørgensen

Sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [mvr@trm.dk](mailto:mvr@trm.dk)

Cc: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

---

## Høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)  
CVR 11883729

Ved e-mail af 6. september 2021 har Transportministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovenstående udkast til lovforslag.

Datatilsynet har noteret sig, at der som følge af lovforslaget i visse tilfælde vil ske bl.a. behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 9 samt oplysninger om strafbare forhold omfattet af forordningens artikel 10.

Datatilsynet har hertil noteret sig, at det er Transportministeriets vurdering, at behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold vil kunne ske i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 9, stk. 2, litra f og g, jf. artikel 6, stk. 1, litra e, og at behandling af oplysninger om strafbare forhold vil kunne ske i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Sara Jørgensen

## Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
j.nr. 2021-144536

Bemærkningerne er sendt til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) med kopi til [sajf@fstyr.dk](mailto:sajf@fstyr.dk)

Dato: 04.02.2022

## Høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel

ITD kvitterer for fremsendte udkast og muligheden for at afgive bemærkninger i forbindelse med fremsendte udkast til forslag til bekendtgørelse om godskørsel.

ITD har følgende bemærkninger:

### 1. Egenkapital – godskørsel for fremmed regning

Det følger af bekendtgørelsen, at kapitalkravet ændres, så det følger niveauet i forordning 1071/2009. De nuværende danske regler stiller krav om en egenkapital på DKK 150.000 for indtil to tilladelser og DKK 40.000 for hver ekstra tilladelse.

Det følger af artikel 7 i 1071/2009, at virksomheden skal godtgøre, at den for hvert år råder over kapital og reserver af en værdi på mindst EUR 9.000 for det første benyttede motorkøretøj og EUR 5.000 for hvert derudover benyttede motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 3,5 ton.

Som teksten er formuleret i artikel 7, kan de angivne satser fortolkes som et minimumskrav. Ud fra den fortolkning kan det være muligt for de enkelte medlemsstater at regulere niveauet af egenkapitalen proportionelt i forhold til de økonomiske forhold i den enkelte medlemsstat og samtidig være i overensstemmelse med forordningens indhold.

ITD beklager, at kapitalkravene nedsættes, da vi i Danmark har vognmænd af høj standard. En standard, der i videst mulig udstrækning bør værnes om. En bevaring af det nuværende danske krav til egenkapital vil i højere grad sikre den høje standard af uddannede og seriøse vognmænd, som vi kender i dag.

ITD anmoder derfor om, at Færdselsstyrelsen undersøger nærmere, om det er muligt at fastholde egenkapitalkravet på det nuværende niveau og redegør herfor.

### 2. Kontakt til transportleder

Det følger af forordning 1071/2009 med ændringer i 2020/1055, at medlemsstaterne af en virksomhed kan kræve, at den i etableringsmedlemsstaten ”.....råder over behørigt kvalificeret administrativt personale på stedet, eller at transportlederen kan kontaktes i almindelig forretningsstid.”

Bekendtgørelsens krav om, at transportlederen skal kunne kontaktes fra kl. 10:00-14:00 på alle hverdage, indskrænker virksomhedens muligheder i forhold til forordningens tekst, hvilket ikke

nødvendigvis er hensigtsmæssigt i forhold til en fleksibel indretning af virksomhedens drift og udnyttelse af virksomhedens ressourcer.

Bekendtgørelsen bør følge ordlyden i forordningen.

### 3. Køretøjer – antal tilladelser

Det fremgår af høringsbrevet, ”...at der fremover alene vil blive udstedt det antal tilladelser, der svarer til antallet af køretøjer, som virksomheden enten er eller vil blive registreret ejer eller bruger af.” En tilsvarende formulering findes imidlertid ikke i selve bekendtgørelsen. Den pågældende formulering i bekendtgørelsen giver ikke hjemmel til at indskrænke antallet af en virksomheds tilladelser, som det er beskrevet i høringsbrevet.

Forordningen giver heller ingen støtte til formuleringen i høringsbrevet. Forordning 1071/2009, med ændringer i 2020/1054, henviser alene til, at nationale elektroniske registre mindst skal indeholde data omkring registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over. Et nationalt register, der indeholder disse oplysninger, eksisterer allerede i Motorregistret under Skat.

En begrænsning, som omtalt i høringsbrevet, medfører en væsentlig reduktion i den fleksibilitet, som virksomhederne er afhængige af. Har en virksomhed flere tilladelser end køretøjer, kan den relativt hurtigt indsætte flere køretøjer, hvis behovet opstår. Under optimale forhold er sagsbehandlingstiden ved ansøgning om tilladelser oplyst til ca. 6 – 8 uger. Der er en ikke uvæsentlig risiko for, at sagsbehandlingstiden vil forøges markant, hvis virksomhederne selv ved små udsving i transportefterspørgslen konstant er tvunget til at søge om nye tilladelser. Når tilladelsen, selv efter optimale forhold, foreligger, så er kunden væk.

Det er ikke en ulempe for virksomhedens samarbejdspartnere, kreditorer eller samfundet som helhed, at en virksomhed har flere tilladelser end køretøjer, tværtimod. Jo flere tilladelser, jo mere skal virksomheden have i egenkapital. Jo højere egenkapitalen er, jo højere sikkerhed er der for fx kreditorerne.

Forholdet mellem antallet af tilladelser og antallet af køretøjer vil i de fleste tilfælde regulere sig selv, da der ofte er omkostninger ved begge dele. Omkostninger, der bliver særligt tydelige, hvis de ikke anvendes i driften. Der er derfor ikke brug for en regulering, der kun tillader én tilladelse pr. køretøj.

ITD anbefaler derfor på det kraftigste, at man ikke indfører den rigide regulering, som beskrevet i høringsbrevet, men lader det være op til virksomheden selv, hvordan de kan indrette deres drift bedst muligt.

### 4. Egenkapital – chaufførvikarvirksomhed

Som nævnt under afsnit 1. ”Egenkapital – godskørsel for fremmed regning”, har Danmark vognmænd af høj standard. Det er ITD’s opfattelse, at det er vigtigt at bevare de seriøse og professionelle vognmænd og chauffører, vi har. En måde at imødekomme dette på er ved at sikre, at virksomhederne har en vis økonomisk ballast allerede fra starten.

ITD anbefaler derfor, at kravet til egenkapital ikke lempes, men fastholdes på det nuværende niveau.

## 5. Varebilstilladelser

ITD bemærker, at det principielt set er uhensigtsmæssigt, at man fra dansk side fastholder 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. Som det er lagt op til, betyder det, at en dansk virksomhed, der ønsker både at udføre national og international godstransport, skal have to varebilstilladelser. Og at en dansk EU-varebilstilladelse udstedt af en dansk myndighed tilsyneladende ikke anerkendes i en dansk varebil i Danmark.

Der bør indføres én ensartet lovgivning for varebiler, der omfatter kørsel nationalt og internationalt – inklusive en ensartet vægtgrænse.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i forhold til høringsvaret.

Med venlig hilsen

ITD  
Simon R. Bøgesvang

**From:** Rune Noack <RUN@DI.DK>  
**Sent:** 04-02-2022 15:11:06 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>; Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>  
**Cc:** Andreas Karl Færgemann <ankf@DI.DK>  
**Subject:** Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om godstransport, j.nr. 2021-144536

DI Transport har modtaget udkast til bekendtgørelse om godstransport i høring fra Færdselsstyrelsen.

DI Transport har følgende bemærkninger:

Der er primært talt om tilpasning af bekendtgørelsen til EU-reglerne vejpakken, og DI Transport støtter principielt at de danske regler er i overensstemmelse med EU-reglerne.

I den forbindelse skal vi henlede opmærksomheden på nødvendigheden af at bringe den danske cabotagevejledning i overensstemmelse med EU-reglerne. DI Transport har sammen med Dansk Erhverv og Danske Speditører med brev af 31. december 2022 til transportministeren henledt opmærksomheden på, at EU-Kommissionen er af den opfattelse, at den danske praksis for så vidt angår cabotagekørsel med tomme containere, paller mv. ikke er i overensstemmelse med EU-retten.

DI Transport skal derfor opfordre til at bringe cabotagevejledningen i overensstemmelse med EU-retten.

DI Transport stiller sig gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående synspunkter, samt forslag til ændringer af cabotagevejledningen.

Med venlig hilsen

**Rune Noack**  
Transportpolitisk chef

(+45) 3377 4834  
(+45) 4117 0083 (Mobil)  
[run@di.dk](mailto:run@di.dk)  
[transport.di.dk](https://transport.di.dk)



Læs, hvordan DI behandler og beskytter persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)



Færdselsstyrelsen  
Att.: Sammi Jonas Fantassi  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Den 4. februar 2022

## Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om godskørsel (Vejpakken)

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 7. januar 2022.

Da bekendtgørelsens udstedelse afhænger af vedtagelsen af L62, bemærkes det indledningsvist, at L62 efterfølgende er opdelt i L62 A (Vejpakken), som er vedtaget, og L62 B (nationale varebilsregler), som p.t. er henvist til fornyet 2. behandling.

Generelt mener Dansk Erhverv, at gennemførelsen af EU-regler i dansk ret skal tage udgangspunkt i en minimumsimplementering af hensyn til danske virksomheders europæiske og internationale konkurrenceevne, så de ikke pålægges byrder, administration o.lign., som andre landes virksomheder ikke er underlagt.

### ***Antal tilladelser ift. antal køretøjer***

Dansk Erhverv kan ikke 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.

Efter Dansk Erhvervs overbevisning, er der ikke grundlag for at ændre den hidtidige fleksible praksis på området, der muliggør at være i besiddelse af flere tilladelser end køretøjer, hvilket har fungeret til stor fordel for både virksomheder og myndighed,

Det er Dansk Erhvervs klare opfattelse, at ændringerne til forordning 1071/2009 og forordning 1072/2009, der er vedtaget med EU's Vejpakke<sup>1</sup>, ikke nødvendiggør den foreslåede praksisændring. Dansk Erhverv er derfor ikke enig i, at der er behov for en praksisændring for, at administrationen sker i overensstemmelse med forordningernes bestemmelser, som det ellers er anført i høringsbrevet som baggrund for ændringen.

Der ses ikke ændringer i de to forordninger, hvoraf det fremgår, at antal tilladelser skal svare til antallet af køretøjer i et forhold 1-til-1.

Hvis den foreslåede ændring følger af en ændret fortolkning af den eksisterende artikel 4, stk. 3 i forordning 1072/2009, opfordrer Dansk Erhverv kraftigt til at opretholde den hidtidige fortolkning, som der ikke har været problemer med, og som har muliggjort den fleksible administrative

---

<sup>1</sup> Forordning 2020/1055.

praksis. Den er Dansk Erhvervs opfattelse, at den hidtidige fortolkning er i overensstemmelse med EU-reglerne.

Dansk Erhverv anerkender, at det nationale elektroniske register fremover skal indeholde oplysninger om registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over. Dette følger af ændringen til artikel 16, stk. 2, litra g i forordning 1071/2009. Denne regel kan dog implementeres, uden at det i øvrigt har sammenhæng med antal tilladelser.

Det bemærkes, at den fleksible model omkring antal tilladelser har stor værdi for virksomhederne. Fremgang, tilbagegang og sæsonbetonede udsving gør, at et system, hvor der skal indhentes tilladelse hver gang antallet af køretøjer ændrer sig, er meget administrativt tungt. Når der tilmed i øjeblikket opleves lange sagsbehandlingstider på ansøgninger samt store udfordringer med lange leveringstider på nyt materiel, vil en ændret praksis blot forværre situationen.

Såfremt forslaget fastholdes, skal Dansk Erhverv som mindstemål kraftigt opfordre til at der etableres en hurtig og fleksibel sagsbehandlingsprocedure for udstedelse af yderligere tilladelser på dag-til-dag-basis til allerede godkendte virksomheder for at opfylde virksomhedernes behov for fleksibilitet.

#### *Konkret bemærkning til § 3, stk. 3*

I bestemmelsen står der, at ansøger skal oplyse om antallet af køretøjer, som ansøgeren enten er eller vil blive registreret ejer eller bruger af.

Det er uklart, hvad praksis forventes at blive omkring, at ansøgeren skal oplyse om antallet af køretøjer, som vedkommende "vil blive" registreret ejer af. Det kan på ansøgningstidspunktet være vanskeligt at forudse størrelsen på køretøjsflåden. Dette gør sig særligt gældende i den nuværende leveringsituation, hvor leveringstiderne på nye køretøjer er uklare og der evt. vil skulle leases midlertidigt materiel i leveringsperioden. Det er også uklart over hvilken tidshorisont, der er tale om.

Også af denne grund vil det være hensigtsmæssigt at bevare den hidtidige praksis omkring antal af tilladelser.

#### **Egenkapital (§ 11)**

Dansk Erhverv bemærker, at der i § 11, stk. 2 henvises til en vægtgrænse på 2.000 kg.

Dansk Erhverv antager, at vægtgrænsen i den endelige bekendtgørelse vil afspejle resultatet af L62 B.

#### **Størrelsen på navn på karosseriet**

I § 20, stk. 1, er der krav om, at navnet på den registrerede bruger af køretøjet skal være påført køretøjet. Navnet skal være påført direkte på motorkøretøjets karosseri med mindst 10 cm høje bogstaver og må ikke være udført på aftagelige skilte eller lignende.

Alle varebiler på gule plader med tilladt totalvægt under 4.000 kg skal have synligt cvr-nummer og virksomhedens navn på bilen, jf. dette link til Motorstyrelsen. <https://www.motorst.dk/media/8195/faktaark-husk-cvr-nummer-og-firmanavn-2021.pdf>

Her er kravet, at bokstaver og tal kun skal være mindst tre cm høje.

Der synes således en uoverensstemmelse mellem de to regelsæt for køretøjer over 3.500 kg og under 4.000 kg, der kører godskørsel for fremmed regning.

### ***Cabotage***

I bekendtgørelsens § 37 er der en bestemmelse om, at en transport, der består af tomme containere og returemballage, er ikke en international transport. Det vil sige, at denne transport ikke giver adgang til at udføre cabotage.

I forlængelse af bestemmelsen foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse om, at når tomme containere, paller og anden emballage ikke transporteres som et led i en transportkontrakt, anses transporten som tomkørsel, og dermed ikke som transport af gods (cabotagekørsel). Der henvises i den forbindelse til vedlagte brev til transportministeren af 31. januar 2022.

### ***Ikrafttrædelse af bekendtgørelsen***

Det fremgår, at bekendtgørelsen træder i kraft 21. februar 2022.

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

Med venlig hilsen,



**Jesper Højte Stenbæk**

Fagchef for transport og infrastruktur

**From:** John Roy Vesterholm <jrv@dtl.eu>  
**Sent:** 07-02-2022 12:54:41 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>  
**Subject:** Supplerende høringssvar udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til Færdselsstyrelsen,

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende supplerende bemærkninger til nedenstående høringssvar:

#### **Antal tilladelser ift. antal køretøjer**

DTL kan ikke 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. I den forbindelse skal vi henvise til vedlagte høringssvar fra Dansk Erhverv herom.

**John Roy Vesterholm**  
**Chefjurist, cand. Jur.**  
Tlf.: +45 7015 9500  
Mobil: +45 4063 6433



---

**Fra:** John Roy Vesterholm  
**Sendt:** 27. januar 2022 11:25  
**Til:** 'info@fstyr.dk' <info@fstyr.dk>  
**Cc:** sajf@fstyr.dk  
**Emne:** Høringssvar udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til Færdselsstyrelsen,

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536:

Det fremgår, at "Baggrunden for udstedelse af bekendtgørelsen er Vejpakken, der efter forhandlinger blev vedtaget af EU i juli 2020. Regeringen har fremsat lovforslag L62 (forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.), som følge af EU's Vejpakke. Bekendtgørelsens udstedelse afhænger derfor af vedtagelsen af L62."

#### **Hævelse af vægtgrænse godstransport varebiler**

Som bekendt så er L62 blevet opdelt i L62 A og L 62 B, hvor at kun L 62 A er blevet endeligt vedtaget.

I L 62 B Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel (Ophævelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler) foreslås vægtgrænsen hævet fra 2.000 kg til 2.500 ved national godskørsel i varebil.

I nærværende udkast til bekendtgørelse er vægtgrænsen sat til 2.000 kg for national godskørsel i varebil.

Såfremt L 62 B bliver vedtaget, så vil vægtgrænsen i bekendtgørelse om godskørsel derfor skulle hæves til 2.500 kg.

### **11-kg-reglen**

I forbindelse med hævelsen af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg og ophævelse af 11-kg-reglen, så skal DTL henvises til vedlagte høringsvar af 27. september 2021.

Det fremgår heraf, at

”DTL havde helst set, at vægtgrænsen var blevet bevaret på 2.000 kg., men ser det også som et acceptabelt kompromis med forhøjelsen af vægtgrænsen, såfremt at 11 kg-reglen ophæves samtidigt med forhøjelsen af vægtgrænsen.”

### **Størrelsen på navn på karosseriet**

I § 20, stk. 1, er det et krav om navnet på den registrerede bruger skal være påført motorkøjet. Navnet skal på tydelig måde og i en klart afvigende farve være påført direkte på motorkøretøjets karosseri med mindst 10 cm høje bogstaver og må ikke være udført på aftagelige skilte eller lignende.

Alle varebiler på gule plader med tilladt totalvægt under 4.000 kg skal have synligt cvr-nummer og virksomhedens navn på bilen, jf. vedlagte link til Motorstyrelsen.

<https://www.motorst.dk/media/8195/faktaark-husk-cvr-nummer-og-firmanavn-2021.pdf>

Her er kravet, at bogstaver og tal kun skal være mindst tre cm høje.

Der er således en uensstemmelse mellem de to regelsæt for køretøjer over 3.500 kg og under 4.000 kg, der kører godskørsel for fremmed regning.

### **Ikrafttræden bekendtgørelse**

Det fremgår, at bekendtgørelsen træder i kraft 21. februar 2022.

Denne ikrafttrædelsesdato kan forekomme vel optimistisk som følge af opdelingen af lovforslag L 62 til L 62 A og L 62 B, hvor sidstenævnte lovforslag endnu ikke er vedtaget.

Med venlig hilsen

**John Roy Vesterholm**

**Chefjurist, cand. Jur.**

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 4063 6433



**Fra:** Færdselsstyrelsen <[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)>

**Sendt:** 7. januar 2022 11:44

**Emne:** Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel, med j.nr.: 2021-144536

**Høringsfristen er den 4. februar 2022.**

Venlig hilsen

Sammi Jonas Fantassi

Fuldmægtig

Jura



**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Traffic Authority**

Sorsigvej 35

DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og kopi til [mvr@trm.dk](mailto:mvr@trm.dk)

Deres ref.: 2021-3059

Vor ref.: 21-206

Dato: 27.09.2021

**Supplerende høringsvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.)**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende supplerende bemærkninger i forhold til det tidligere afgivne høringsvar af 18. august 2021, som for god ordens skyld er genfremsendt som bilag:

*Godskørselsloven*

*"11 kg-reglen"*

DTL er yderst tilfredse med, at den såkaldte "11 kg-regel" i godskørselslovens § 1, stk. 2, foreslås ophævet.

Efter DTLs opfattelse så er 11 kg-reglen konkurrenceforvridende og har været til gavn for mere useriøse vognmænd, som har kunnet køre tilladelsesfrit, og derved har kunnet underbyde den mere professionelle del af branchen.

Det fremgår da også af bemærkningerne til lovforslaget, at "Det har i denne periode vist sig at være særdeles svært for politiet at håndhæve 11 kg-reglen i praksis. Politiet oplyser i den forbindelse, at reglen og hensigten med reglen omgås ved, at virksomheder deler godset op i mindre stykgods således, at dette vejer under 11 kg pr. stykgods, og der dermed ikke skal indhentes en tilladelse til godskørslen. Færdselsstyrelsen har tilsvarende oplyst, at branchen har svært ved at forstå reglen, herunder hvornår der er behov for indhentelse af en tilladelse til godskørslen.

Da 11-kg-reglen ikke har haft den ønskede effekt foreslås, at denne udgår af tilladelsesordningen i godskørselslovens § 1, stk. 2. Det er Transportministeriets vurdering, at en afskaffelse af 11-kg-reglen vil sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne samt en bedre mulighed for branchen til at efterleve reglerne."

DTL er fuldstændigt enig i Transportministeriets vurdering.

I marts 2021 sendte Færdselsstyrelsen en redegørelse til Folketinget om varebilsordningen, hvori både Rigspolitiet og Færdselsstyrelsen klart anbefalede, at 11 kg-reglen blev ophævet.

Det skal også bemærkes, at der ikke findes nogen 11 kg-regel i den EU-regulerede tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler eller i andre lande i øvrigt.

Helt grundlæggende mener DTL, at godskørsel for fremmed regning i varebiler skal kunne foregå på bredt set ordnede forhold, så der skabes mulighed for at etablere og drive professionelle, lovlige og rentable forretninger, og at 11 kg-undtagelsen står i vejen herfor.

Et meget konkret symptom på situationen i varebilsvognmandserhvervet er, at varebilstransportørerne har store vanskeligheder med at skaffe finansiering fx i form af leasing af varebiler og med forsikring af biler og gods.

#### *”Forhøjelse af vægtgrænse til 2.500 kg”*

I lovforslaget foreslås desuden vægtgrænsen forhøjet fra 2.000 kg. til 2.500 kg.

DTL havde helst set, at vægtgrænsen var blevet bevaret på 2.000 kg., men ser det også som et acceptabelt kompromis med forhøjelsen af vægtgrænsen, såfremt at 11 kg-reglen ophæves samtidigt med forhøjelsen af vægtgrænsen.

#### *”Udstationering og aflønning”*

DTL finder, at også 3. landskørsel (cross trade) i Danmark bør omfattes af aflønningskravet på samme måde, som det foreslås gældende for cabotage og vejdelen af en kombineret transport.

Ved 3. landskørsel er chaufføren således også udstationeret efter reglerne i Vejpakken. Desuden skal DTL henlede opmærksomheden på, at den såkaldte ”Padborgsag” handlede om 3. landskørsel, hvor filippinske chauffører ansat i et polsk datterselskab ejet af Kurt Beier A/S udførte transporter i Europa fra Danmark.

#### *”Kontrol af arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren”*

Den kommende myndighedskontrol af arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere har allerede skabt store bekymringer i branchen, som i forvejen er underlagt et rigtigt og ufleksibelt køre- og hviletidsregelsæt og et kontrolsystem af arbejdstidsregler via fagforeningernes mulighed for at køre en sag om bod ved overtrædelse af arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere. Efter vores opfattelse, er takografen i mange tilfælde ikke egnet til registreringer af arbejdstid uden at være suppleret helt eller delvist af andre – manuelle – registreringer. Takografen er konstrueret til at hjælpe chaufføren med at overholde køre- og hviletidsreglerne, hvorimod takografen ikke kan hjælpe chaufføren med at overholde arbejdstidsreglerne. Som eksempel herpå kan nævnes, at takografen kun giver signal til chaufføren, når det er tid til at holde pause efter køre- og hviletidsreglerne, men ikke i forhold til arbejdstidsreglerne. I dette tilfælde vil takografen direkte vildlede chaufføren i forbindelse med overholdelse af arbejdstidsreglerne.



Man skal tillige være opmærksom på, at betjening af takografen i visse tilfælde kan være en belastning for den chauffør, som arbejder størstedelen af arbejdsperioden uden for førerhuset. Det kan fx være kørselsopgaver, hvor chaufføren betjener en kran, hvor der er inaktive perioder, hvor der ikke udføres "arbejde", men rådighedstid. Kontrollen er således nødt til også at se på manuelle registreringer for at vise det rigtige billede af chaufførens arbejdstid i den daglige arbejdsperiode.

Et andet aspekt er, at vognmændenes i stor udstrækning registrerer chaufførernes arbejdstid som løntimer minus den aftalte pause. Da der er forskel på løntimer og reel arbejdstid i lovens forstand, vil der også her være en divergens i forhold til, hvad chaufføren konkret har haft af arbejdstid i arbejdsperioden.

Vi hilser en strategi om risikobaseret og målrettet kontrol af arbejdstidsreglerne velkommen. Det synes at opbløde nogle af branchens bekymringer i forhold til, at den planlagte udvælgelse af virksomheder til kontrol af arbejdstid vil skulle ske på grundlag af gentagne og alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne samt takografforordningen. Det vil sandsynligvis heller ikke forøge de administrative byrder for branchen væsentligt, når kontrollen gennemføres som en integreret del af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol af køre- og hviletidsreglerne.

Vi bemærker i den forbindelse, at det er væsentligt, at der udarbejdes tydelige og specifikke instrukser i form af bekendtgørelser mv. i forhold til politiets rolle i vejkontrollen. Her forudsætter vi, at vejkontrollen alene bør fokusere sin kontrol af maksimal arbejdstid på 60 timer pr. uge indledningsvis for en kontrolperiode på 28 dage (4 uger). Kontrol af øvrige arbejdstidsregler som anført i lovforslaget bør af administrative grunde i forhold til anden dokumentation end takografdata kun foretages af Færdselsstyrelsen som virksomhedskontrol.

Vi bemærker endvidere, at overtrædelse af arbejdstidsreglerne vil få sine egne selvstændige sanktioner i lighed med køre- og hviletidssanktionerne, dog uden et bødeloft. Da overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne i stor udstrækning samtidig vil medføre overtrædelser af arbejdstidsreglerne, mener vi, at man bør overveje at indføre et tilsvarende bødeloft eller ligefrem indarbejde sanktioner for overtrædelse af arbejdstidsreglerne i det eksisterende bødeloft som en kombination, hvilket falder naturligt i forhold til den kontrolpraksis, som lægges for dagen. Vi er samtidig bekymrede for, hvis det fortsat vil være muligt for en chauffør at rejse et bodskrav mod en arbejdsgiver, når myndighederne allerede har tildelt en sanktion for den konkrete overtrædelse. Det vil stride mod retsprincipperne, såfremt der sker dobbelt straf for samme overtrædelse.

Endvidere tilsidesættes den danske model til fordel for denne ordning, hvilket fratager arbejdsmarkedet parter en stor del af det råderum, som foregår inden for rammerne af samarbejdet omkring overenskomsten. Det virker ikke hensigtsmæssigt og i strid med gældende principper for arbejdsmarkedets parter. Vores helt overordnede anbefaling er derfor at kontrollen af arbejdstiden i videst muligt omfang forbliver hos arbejdsmarkedets parter i det omfang dette er muligt inden for EU-reglerne.

I fremtiden bliver det afgørende for vognmændene, at deres chauffører også registrerer tidsgrupperne i takografen korrekt. Det vil ikke længere være tilstrækkeligt at registrere kørsel, andet

arbejde og pause/hvil, men der skal også registreres rådighedstid. En nærmere fortolkning af begrebet rådighedstid er nødvendigt, således at det er lysende klart for brugerne, hvornår rådighedssymbolet kan og skal bruges. I den forbindelse frygter vi, at det er et element, som vil blive genstand for betjeningsfejl, hvilket ofte ses i sager om virksomhedskontrol.

I lovforslaget fremgår det endvidere, at køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningens artikel 13, de såkaldte nationale undtagelser, er undtaget fra lovens anvendelsesområde. DTL er direkte uenig i denne betragtning. Når man læser artikel 13's ordlyd, fremgår det klart, at såfremt man er omfattet af artikel 13 undtagelserne, er man alene undtaget af forordningens artikel 5 – 9, men implicit omfattet af resten af køre- og hviletidsforordningen. Efter vores opfattelse må undtaget kørsel jf. artikel 13 anses for at være en vejtransportaktivitet inden for køre- og hviletidsforordningens gyldighedsområde, hvorfor arbejdstidsreglerne for mobile lønmodtager i vejtransportaktiviteter gælder, uanset at kørslen foretages som undtaget kørsel fra køre- og hviletidsreglerne, når det sker i henhold til artikel 13.

Det bemærkes afslutningsvis, at selvstændige vognmænd er omfattet af arbejdstidsreglerne for mobile arbejdstagere, hvorved de skal registrere deres arbejdstid præcis som ansatte chauffører. I tillæg hertil registrerer en selvstændig vognmand yderligere tilbudsgivning og fakturering af en konkret transport som ” andet arbejde”. Ved implementering af de nye kontrolregler forudsættes, at der ikke sker ændringer i disse retningslinjer.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard

**From:** Kurt Bech <kub@krifa.dk>  
**Sent:** 21-01-2022 11:24:38 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>; Kurt Bech <kub@krifa.dk>  
**Subject:** VS: Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Krifa har ingen bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om godskørsel.

Venlig hilsen

**Kurt Bech**  
chefforhandler

kub@krifa.dk  
Tlf: 72277039  
Mobil: 25444033



Krifa Selvstændige og Overenskomst  
Klokhøjen 4 - 8200 Aarhus N  
[krifa.dk](http://krifa.dk) - [facebook](https://www.facebook.com/krifa) - [persondatapolitik](#)

Mål din eller dit teams arbejdslyst og sammenlign med landsresultater [her](#) .

---

**Fra:** Jacob Kappelgaard Toft <jkt@krifa.dk> **På vegne af** Krifa Erhvervsafdelingen  
**Sendt:** 7. januar 2022 14:54  
**Til:** Kurt Bech <kub@krifa.dk>  
**Emne:** VS: Høring: Udkast til bekendtgørelse om godskørsel - j.nr.: 2021-144536

Venlig hilsen

**Jacob Kappelgaard Toft**  
arbejdsmarkedskonsulent

[jkt@krifa.dk](mailto:jkt@krifa.dk)  
Tlf: 72277076  
Mobil: 27535324



Krifa Selvstændige og Overenskomst  
Klokhøjen 4 - 8200 Aarhus N  
[krifa.dk](http://krifa.dk) - [facebook](https://www.facebook.com/krifa) - [persondatapolitik](#)

Mål din eller dit teams arbejdslyst og sammenlign med landsresultater [her](#) .