

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport**

#### **1. Indledning**

Færdselsstyrelsen har den 30. oktober 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkast til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 27. november 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke ønsker at afgive høringssvar: Forbrugerrådet Tænk og Advokatrådet.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU) og Arbejdsgiverforeningen KA.

Styrelsen har herudover modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Frie Danske Lastbilvognmænd FDL, Dansk PersonTransport, 3F Transportgruppen, Krifa, SLD, DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere (ATL), DTL-Danske Vognmænd (DTL), Dansk Erhverv, FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), DA – Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og ITD og ITD Arbejdsgiver.

DA henviser ud over egne bemærkninger til høringssvar afgivet af deres medlemsorganisationer Dansk Industri og Dansk Erhverv Arbejdsgiver.

ITD har afgivet høringssvar på vegne af ITD – Brancheorganisationen og ITD Arbejdsgiver. I nedenstående vil de blive benævnt samlet som ITD

Styrelsen har modtaget flere høringssvar, der vedrører de tekniske aspekter og funktionaliteten af Erhvervsstyrelsens Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark. Disse høringssvar er videresendt til Erhvervsstyrelsen til besvarelse.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne hørings svar opdelt efter relevante emner. Transport- og Boligministeriets kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## **2. Generelle bemærkninger**

Dansk PersonTransport oplever, at de jobs, der eksisterer i turistbuskørslen, tabes til udenlandske virksomheder, der kører cabotage i Danmark og betaler deres chauffører en løn der svarer til lettisk eller polsk niveau samtidig med, at de ikke betaler den lovpligtige moms af ydelsen. Dansk PersonTransport støtter derfor fuldt og helt op omkring den foreslåede model.

3F Transportgruppen finder, at der i forslaget er en række gode og nye elementer, som de hilser velkommen.

SLD og Dansk Erhverv er bekymrede for, om det administrative og tekniske setup hos myndighederne er fuldt ud implementeret og klar til at føre en effektiv kontrol til de nye reglers ikrafttræden pr. 1. januar 2021. De bemærker, at det er en forudsætning, at myndighederne allokeres tilstrækkelige ressourcer til at løfte opgaven, herunder om nødvendigt at tilføre yderligere ressourcer, såfremt det skulle vise sig, at de bevilligede midler er utilstrækkelige.

ITD bemærker at det er vigtigt, at der kan føres en effektiv kontrol med både danske og udenlandske vognmænds overholdelse af reglerne. Derfor hilser ITD det velkomment, at der nu genindføres stikprøvekontrol af danske tilladelsesindehavere, og der indføres kontrol af de udenlandske transportørs overholdelse af aflønningskravet for udførsel af cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark. Som følge heraf er der behov for en styrkelse af såvel Færdselsstyrelsens administrative kontrol som Rigspolitiets tungvogns kontrol.

DI Transport og ATL støtter formålet med bekendtgørelsen, for så vidt angår cabotagekørsel og vejdelen af en kombineret transport. ITD finder det vigtigt, at der er fair og lige konkurrencevilkår på både på det danske og europæiske vejtransportmarked. Derfor støtter ITD regler, der fremmer dette formål og ITD hilser derfor lovens og bekendtgørelsernes hovedformål om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet i Danmark velkomment.

ITD støtter op om, at der fastsættes en mindstestimesats, så der herved sikres fair og lige konkurrencevilkår for danske og udenlandske transportører. Ved fastsættelsen af en mindstestimesats sikres endvidere, at myndigheder og virksomheder, der ikke har indgående kendskab til danske overenskomster, har mulighed for at gøre sig nemt bekendt med kravene.

### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at bevillingen, som Færdselsstyrelsen modtager i forbindelse med nye tilsyn med lønvilkår, medfører, at styrelsen blandt andet vil styrke kontrol- og tilsynskapaciteten ved ansættelse af*

*flere sagsbehandlere og flere inspektører. Det er derfor Transport- og Boligministeriets klare forventning, at styrelsen er klar til at føre en effektiv kontrol med de nye reglers overholdelse fra den 1. januar 2021.*

### **3. Anvendelsesområde**

Krifa bemærker, at formuleringen af bekendtgørelsens § 1 efterlader en vis uklarhed vedr. varebiler under 3.500 kg.

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at det bør fremgå i § 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse på udenlandske virksomheder. Præciseringen er nødvendig, idet det ikke giver sig selv, at en kombineret transport per definition udføres af en udenlandsk virksomhed. Det vil derfor være uheldigt at omfatte danske virksomheder mod hensigten. De bemærker, at bekendtgørelsens resterende bestemmelser bør i nødvendigt omfang tilpasses på tilsvarende vis.

SLD og Dansk Erhverv anfører, at det af bemærkningerne til loven fremgår, at anmeldelsespligten ikke omfatter selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte. Denne afgrænsning af anvendelsesområdet bør ligeledes fremgå af bekendtgørelsen. Fx ved at der i § 1, stk. 1 står, at bekendtgørelsen finder anvendelse på ”udenlandske virksomheder med ansatte”, eller at der indsættes et nyt stk. 2, hvoraf det fremgår, at selvstændige vognmænd ikke er omfattet.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det følger af lov. nr. 870 af 14. juni 2020 (lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.) at bestemmelserne vedrører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg. Bekendtgørelsen regulerer derfor ikke varebiler under 3.500kg, hvorfor Transport- og Boligministeriet ikke finder anledning til at præcisere bestemmelsen yderligere.*

*Transport- og Boligministeriet er enig i, at det i bekendtgørelsen bør præciseres, at det er udenlandske virksomheder, der er omfattet af bekendtgørelsen. Ligeledes er Transport- og Boligministeriet enig i, at det bør præciseres, at selvstændige erhvervsdrivende uden ansatte ikke er omfattet af bekendtgørelsen.*

*Bekendtgørelsen tilrettes derfor herefter.*

### **4. Timesats**

Frie Danske lastbilvognmænd FDL ønsker at det bliver tilføjet et. Stk. 4 til § 2, med ” Timesatsen reguleres årligt i henhold til danske overenskomstsatser.”

3F Transportgruppen gør opmærksom på, at det er en forkert timesats i § 2, stk. 2 og stk. 3.

DI Transport og ATL anfører at ift. timesatsen i bekendtgørelsens § 2, stk. 3 henvises til mail af 12. november 2020 til Færdselsstyrelsen, hvoraf det fremgår, at satsen på baggrund af DI/3F-overenskomsten burde være 163,50 kr.

ITD bemærker at den angivne mindstetimesats i udkastet til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport, er efter ITD's opfattelse fastsat med udgangspunkt i et fornuftigt niveau sammenlignet med lønomkostningen for en dansk chauffør. Men det fremstår svært at gennemskue, hvordan Færdselsstyrelsen er kommet frem til en mindstetimesats for aflønning af chauffører, der udfører cabotagekørsel med gods eller vejdelen af kombineret transport, på minimum 164,96 kr. Særligt når det ikke fremgår hvilke konkrete lønelementer, der ligger til grund for fastsættelsen af mindstetimesatsen. Hvis det er målsætningen – som oplyst på fællesmødet - at fastlægge mindstetimesatsen ud fra grundtimelønnen for en nyansat chauffør beskæftiget med national kørsel i Danmark tillagt chaufførtillæg, S/H-opsparing og særlig opsparing i henhold til de(n) retningsgivende overenskomst(er), kommer ITD dog frem til en anden, lidt lavere mindstetimesats på 163,49 kr.

Krifa bemærker til bekendtgørelsen § 2, stk. 2-3, at det vil være hensigtsmæssigt, at grundlaget for beregningen af satsen medtages. De bemærker, at det vil skabe mere gennemsækelighed og sikre, at der kan foregå en saglig diskussion af beløbets størrelse. De anfører, at dette skal ses i lyset af, at der allerede i forarbejderne til loven er udtrykt usikkerhed om lovens compliance med EU-retten. Krifa kan ikke ud fra forslaget se, hvordan man er kommet frem til de anførte beløb.

ITD bemærker at det er ITD's opfattelse, at der ved fastsættelsen af mindstetimesatsen bør tages højde for flere lønelementer end blot grundtimeløn, chaufførtillæg, S/H-opsparing og særlig opsparing, da den danske transportørs lønomkostninger reelt er højere.

SLD, Dansk Erhverv og DTL henviser til høringsvaret fra DA.

DA mener at det for de i § 2 nævnte satser også bør præciseres, hvad satserne er pr. henholdsvis 1. marts 2021 og marts 2022.

3F Transportgruppen mener det bør tydeliggøres, hvilke satser der er gældende, så langt frem det er muligt. Det vil gøre det nemmere for de udenlandske vognmænd at fastsætte deres omkostningsniveau.

3F Transportgruppen forslår at der i § 2, stk. 1 skrives:

Timesatsen for aflønning af chauffører, der udfører cabotagekørsel med gods eller vejdelen af kombineret transport, udgør minimum 163,50 kr. Pr. 1. marts 2021 minimum 168,56 kr. og pr. 1. marts 2022 minimum 173,64 kr.

I § 2, stk. 2 foreslås:

Timesatsen for aflønning af chauffører, der udfører buscabotagekørsel, udgør minimum 168,60 kr. Pr. 1. marts 2021 minimum 173,65 kr. og pr. 1. marts 2022 minimum 178,72 kr.

FH og DA mener at satserne i § 2, stk. 2 bør tage udgangspunkt i DTL/ALT-overenskomsterne og udregnes på baggrund af overenskomsternes grundløn, chaufførtillæg samt værdien af særlig opsparing og fridagsopsparing. For perioden fra ikrafttræden d. 1. januar 2021 indtil d. 1. marts 2021, bør det for godskørsel give satsen 163,50 kr., pr. 1. marts 2021 (168,56 kr.) og 1. marts 2022 (173,64 kr.).

FH og DA bemærker at for buscabotage er der to forskellige satser, afhængigt af om der er tale om alm. rutekørsel eller turistkørsel (speciel rutekørsel). Satsene bør beregnes ud fra samme principper som for godskørsel.

FH og DA mener at satserne for turistkørsel skal tage udgangspunkt i ATV/TA-overenskomstens satser. For perioden fra ikrafttræden d. 1. januar 2021 indtil d. 1. marts 2021 bør det for turistkørsel give satsen 168,59 kr., pr. 1. marts 2021 (173,66 kr.) og 1. marts 2022 (178,72 kr.).

FH og DA mener at satserne for rutekørsel skal tage udgangspunkt i AKT-satserne. For perioden fra ikrafttræden d. 1. januar 2021 indtil d. 1. marts 2021 bør det for rutekørsel give satsen 163,31 kr., pr. 1. marts 2021 (168,31 kr.) og 1. marts 2022 (173,33 kr.).

ITD er af den opfattelse at der er en uafklaret problemstilling med de(n) retningsgivende eksportoverenskomst(er) i forhold til de tilsluttende ture, hvor en dansk chauffør, der udfører en national transport forud for og/eller i forlængelse af international transport, aflønnes med en lavere timesats. Det skaber et alt for stort spænd i aflønningen for nationale transportere, idet gennemsnitstimelønnen for en dansk chauffør, der udfører en tilsluttende tur, i gennemsnit udgør 45,40 kr. pr. time inkl. S/H og særlig opsparing (67,11 kr. inkl. rejsegodtgørelse). Hertil kommer et mindre tillæg i form af en kilometerbetaling på 0,5768 kr. pr. kørt kilometer.

Til sammenligning udgør gennemsnitstimelønnen 268,21 kr. inkl. S/H og særlig opsparing for en chauffør, der udfører en national tur om aften efter kl. 21, dvs. på et iht. de(n) retningsgivende overenskomst(er) ubekvem tidspunkt. I det nævnte eksempel er der ikke indgået lokalaftale om arbejde på ubekvem arbejdstider, ligesom der heller ikke er medtaget tillæg for anciennitet, evt. kvalifikationstillæg eller faglært tillæg.

ITD påpeger at der er en problemstilling i forhold til at fastsætte minimumstimesatsen for i forhold til de tilsluttede ture. De bemærker at det er svært at læse ud af udkastet til bekendtgørelsen, hvad Færdselsstyrelsen har lagt til grund for fastsættelsen af mindstetimesatsen, samt hvilke overvejelser Færdselsstyrelsen har gjort sig i forhold til problemstillingen med de tilsluttende ture. Såfremt danske transportører fortsat tillades at gøre brug af tilsluttende ture, ser ITD en risiko for, at den i bekendtgørelsen fastsatte timesats ikke vil være i overensstemmelse med EU-retten, da der herved vil ske diskrimination af udenlandske virksomheder, som ikke har mulighed for at bruge samme praksis.

I forlængelse heraf opfordrer ITD Færdselsstyrelsen til konkret at få afklaret, om det fortsat vil være tilladt at køre under bestemmelserne om tilsluttende

ture i de(n) retningsgivende eksportoverenskomst(er), og få fremlagt, hvordan det harmonerer med det grundlæggende EU-princip om ikke-diskrimination, hvis danske transportører kan operere på et lavere lønomkostningsniveau end mindstetimesatsen på de i bekendtgørelsen fastsatte 164,96 kr.

ITD savner svar på, hvordan Færdselsstyrelsen forholder sig til de udenlandske transportørers betaling af lovpligtige diæter, eller andre løntillæg, kan indgå i mindstetimelønnen.

ITD Herudover fremstår det uklart, i hvilket tidsrum mindstetimesatsen skal betales, herunder hvornår betalingen skal påbegyndes og afsluttes.

ITD bemærker at det uklart, hvordan man skal forholde sig ved tomkørsel samt solokørsel med trækkeren ved henholdsvis cabotagekørsel og kombineret transport.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at der ved timesatsen for godskørsel, som gælder fra den 1. januar 2021 til 1. marts 2021, i mellemregningerne er anvendt et forkert beløb. Det tilrettes i bekendtgørelsen. Den korrekte timesats vil også fremgå af vejlednings- og oplysningsmateriale som offentliggøres i løbet af december. Derudover vil timesatserne, og anden relevant information om de nye regler for lønvilkår, fremgå af, og løbende blive holdt opdateret på, Færdselsstyrelsens hjemmeside.*

*Timesatserne vil blive reguleret i henhold til de datoer der fremgår af de retningsgivende overenskomsters satsreguleringer. For 2021 og 2022 vil denne dato være 1. marts.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at der kan ske justeringer i, hvilke kollektive overenskomster der er de mest repræsentative overenskomster i perioden og at en genberegning derfor vil finde sted. Da timesatsen i bekendtgørelsen er baseret på det danske niveau, vil det derfor i en sådan situation have indflydelse på den udenlandske timesats. Transport- og Boligministeriet finder derfor ikke, at der i bekendtgørelsen skal tilføjes satser for marts 2021 og marts 2022, idet det alene er de aktuelle timesatser der vil fremgå af bekendtgørelsen.*

*Transport- og Boligministeriet er enig i, at der bør indsættes en minimums-timesats for aflønning af chauffører, der udfører turistkørsel, Bekendtgørelsen tilrettes derfor herefter.*

*Det fremgår af bemærkningerne til loven, at timesatsen fastsættes som et absolut minimum ud fra, hvad danske arbejdsgivere er forpligtet til i medfør af gods- og buskørselsloven. Det betyder, at forskellige overenskomstbestemmelser om tillæg, der skal betales i visse situationer eller under visse omstændigheder, eksempelvis tillæg for aften- eller natarbejde og anciennitetsbestemt tillæg, ikke vil skulle tages i betragtning ved fastsættelse af timesatsen.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at den type ture som udstationerede chauffører foretager i Danmark bør sammenlignes med tilsluttende ture. Såfremt der kan være tale om en tilsluttende tur, skal den efterfølgende tur være i umiddelbar tilknytning til den internationale tur. Dette forhold gør sig ikke gældende ved cabotagekørsel. En udstationeret chauffør der afslutter sin internationale tur, kan foretage efterfølgende ture i hele Danmark, og er ikke pålagt at turen skal være i tilknytning til den internationale tur. Af denne årsag vil sammenligningsgrundlaget foretages med nationale ture, og derved vil timesatsen tage udgangspunkt i hvad en dansk chauffør som minimum skal betales for den pågældende tur.*

*Som udgangspunkt vil der ikke ændres på vejtransportområdets muligheder for at gøre brug af tilsluttende ture i forbindelse med international transport. Ved cabotage og tilsluttende ture er der tale om to forskellige typer kørsel under forskellige omstændigheder, der betyder en meningsfuld sammenligning ikke er mulig. En tilsluttende tur skal ske i forlængelse og umiddelbar tilknytning til en afsluttet international tur. Cabotage derimod, kan foretages i hele Danmark. Når den udstationerede chauffør har afsluttet sin internationale tur i Danmark, står det vedkommende frit for at foretage kørsel hvor som helst i Danmark.*

*Udenlandske vognmænd er forpligtet til at betale sine chauffører den fastlagte timesats, når der udføres kørsel i Danmark. Færdselsstyrelsen vil i sit tilsyn sammenholde antallet af timer med det beløb, chaufføren bliver betalt. På baggrund heraf vil der træffes afgørelse om, hvorvidt aflønningskravet i den konkrete situation er overholdt. I cabotagedefinitionen ligger, at der er tale om kørslen fra første lossested til endeligt læssested. Der betales ikke for forudgående eller efterfølgende timer. Når cabotagekørslen eller vejdelen af kombineret transport er afsluttet, gælder reglerne for aflønning ikke, førend næste tur iværksættes fra lossestedet.*

## **5. Oplysningskrav i § 3, stk. 1**

SLD og Dansk Erhverv anfører at anmeldelsesordningen skal tage højde for, at transportmarkedet er meget dynamisk, og at der kan forekomme ændringer mv. i planlagte kørsler med meget kort frist, og at det skal være muligt at ændre allerede afgivne oplysninger om en given tur helt op til, at kørslen udføres.

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at der i § 3, stk. 1, står at "virksomheder" skal anmelde kørslen i Registret for udenlandsk transportkørsel forud for hver kørsel. SLD og Dansk Erhverv noterer sig, at der i § 3, stk. 2, i Erhvervsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om registeret står, at "anmeldelse skal foretages af enten den udenlandske virksomhed eller en af virksomheden hertil bemyndiget person". SLD og Dansk Erhverv henstiller til, at ordlyden bringes i overensstemmelse med Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse, idet det er vigtigt, at den praktiske anmeldelse kan foretages af andre end vognmandsvirksomheden (der udfører kørslen), som fx en speditør eller anden serviceudbyder.

DA finder, at oplysningspligten i § 3 bør være afstemt med, hvad der følger af den vedtagne vejpakke.

ITD bemærker, at for at reglerne kan anvendes effektivt, er det vigtigt, at de er i overensstemmelse med EU-retten, så der ikke opstår forøget risiko for, at EU-domstolen på et senere tidspunkt vil underkende reglerne og dermed skabe fornyet usikkerhed i hele den danske transportbranche. I den henseende virker det imidlertid som om, at Færdselsstyrelsen ikke har skelet til de regler i EU's Vejpakke om cabotagekørsel og udstationering af førere i vejtransportsektoren, som træder i kraft til februar 2022. Det, mener ITD, er problematisk, da det medfører, at de regler, der nu indføres med loven og bekendtgørelsen om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport, vil skulle ændres inden for relativ kort tid, når Vejpakken træder i kraft. F.eks. kan ITD umiddelbart ikke forstå, hvorfor der forlanges, at dokumentationen medbringes i så omfattende et omfang, da dette ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i Vejpakken. ITD henviser her til at andre lande, der har indført lignende regler om mindsteløn, stiller lavere krav. ITD finder det ærgerligt, at man ikke har trukket på andre landes erfaring med håndtering af mindstelønsregler. ITD skal opfordre til, at det sikres, at der er overensstemmelse mellem reglerne i bekendtgørelsen og de kommende regler i EU's Vejpakke.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at virksomheden har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed og oplysninger om den chauffør, der udfører den pågældende kørsel. En ændring skal anmeldes senest den førstkommande hverdag, efter den er indtruffet. Der er i bekendtgørelsen således taget højde for, at der kan forekomme ændringer af de planlagte kørsler med kort frist.*

*Transport- og Boligministeriet er enig i, at det skal være muligt ved bemyndigelse, at andre end den pågældende virksomhed anmelder en kørsel i registret. Bekendtgørelsen præciseres herefter.*

*Dele af Vejpakken er allerede trådt i kraft eller gennemført mens resten af Vejpakken træder i kraft eller gennemføres efterhånden som delelementerne blive implementeret. Det er en proces der strækker sig over en flerårig periode. Transport- og Boligministeriet forventer, at bekendtgørelsen løbende vil blive justeret, såfremt der skal ske tilpasninger som en følge af implementeringen af Vejpakken.*

## **6. Oplysningskrav i § 3, stk. 1, nr. 2**

Dansk PersonTransport er tilfreds med, at udenlandske virksomheder skal anmelde oplysninger om læsse og lossesteder, da det er en nødvendig oplysning, når politiet og Færdselsstyrelsen skal vurdere, om der udføres cabotagekørsel.

SLD, DTL og Dansk Erhverv mener, at det bør præciseres, at der mht. transportform menes godstransport eller persontransport.



SLD påpeger, at oplysninger om læsse- og lossested vil kunne fremvises på baggrund af den dokumentation, som der allerede i dag stilles krav om i medfør af cabotageforordningens artikel 8, stk. 3 (forordning nr. 1072/2009). Det vil oftest være i form af fragtbrev/transportkontrakt. Derfor mener de ikke, at information om læsse- og lossested bør være nødvendig at indtaste i registeret. Hvis det bliver et krav at indtaste læsse- og lossested, gør de opmærksom på, at en tur kan have enten flere læsse- eller lossesteder på én tur. I så fald bør det alene være turens start- og slut-destination, der skal oplyses.

Dansk Erhverv bemærker, at oplysninger om læsse- og lossested oftest vil kunne fremvises via fragtbreve/transportkontrakt ifm. kontrollen, hvorfor dén information ikke burde være nødvendig at indtaste i registeret. Hvis det bliver et krav at indtaste læsse- og lossested, gør de opmærksom på, at en tur kan have flere læsse- eller lossesteder.

SLD og Dansk Erhverv anfører, at det at skulle anmelde oplysninger om selve ruten anses som en unødvendig oplysning ift. kontrol af aflønningskravet. Hvis myndighederne har behov for at estimere medgået tid for en kørsel, vil det kunne baseres på fragtbreve/transportkontrakt, eller på oplysninger og læsse- og lossested. De bemærker, at indtastningen af ruten i sig selv kan være en kilde til fejl, og at det er uklart, hvad er det for oplysninger om ruten, som skal indtastes. Er det overordnede oplysninger om start- og slutdestination, eller er det mere specifikke oplysninger om den præcise vej, som lastbilen kører, og hvis det er sidstnævnte, så vil det være en enorm byrde for virksomheden på forhånd at skulle angive dette, da det konkrete rutevalg træffes af chaufføren på stedet og under de konkrete trafikale forhold, som gør sig gældende.

SLD og Dansk Erhverv overvejer, hvad konsekvensen/sanktionen vil være, hvis lastbilen bliver stoppet i en kontrol uden for den angivne rute.

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at det ikke fremgår af bemærkningerne til loven, at oplysninger om ruten og læsse- og lossested forventes at skulle indgives ved anmeldelse.

DI Transport og ATL anfører, at kravet om registrering af ”ruten og læsse- og lossesteder” er en ny tilføjelse i forhold til betænkningen fra det lovforberedende udvalg, hvor arbejdsmarkedets parter var repræsenteret, og i forhold til de almindelige bemærkninger til loven. De savner begrundelse for denne tilføjelse, som de mener er en væsentlig ekstra administrativ byrde på branchen, ikke mindst hvis rute må afviges på grund af f.eks. uheld.

DI Transport og ATL påpeger, at et krav om oplysning af rute og læsse- og lossesteder vil være i strid med EU-direktiv 2020/1057, §1, stk. 11. Kravet vil skulle fjernes, når vejpakken og direktivet skal implementeres i starten af 2022. Det er deres opfordring, at kravet om at registrering af rute og læsse- og lossesteder fjernes.

DA er af den opfattelse, at kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, herunder krav om oplysninger om ruten, går videre, end hvad der er nødvendigt.

FH bemærker, at der efter 'læsse- og lossesteder' bør tilføjes 'eller for buskørsel opsamlings- og afsætningssteder'.

Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at efter en nærmere analyse samt bemærkninger fra høringsparterne og branchen finder Transport- og Boligministeriet, at oplysninger om medgået tid ved gods- eller persontransporten i stedet vil kunne tilvejebringes gennem dokumenter, som virksomheden i forvejen er i besiddelse af. Af hensyn til proportionalitetsprincippet samt at et krav om indtastning af læsse- og lossesteder vil være en overimplementering af direktiv nr. 2020/1057 tilrettes bekendtgørelsen, således at der i stedet kan anmodes om fragtdokumenter, transportkontrakter og kontroldokumenter.*

### **7. Oplysningskrav i § 3, stk. 1, nr. 3**

Frie Danske lastbilvognmænd FDL ønsker at § 3, stk. 1, nr. 3 ændres til ” 3) Registreringsnummer på det trækkende køretøj kvitteringen for anmeldelse på Registret for udenlandsk transportkørsel skal medbringes i køretøjet og forevises på forlangende af kontrolmyndigheden i forbindelse med kontrol. Ved standsning og parkering af lastbilen skal anmeldelseskvitteringen placeres i forruden synligt udefra som dokumentation for virksomhedens registrering i Registret for udenlandsk transportkørsel.”

Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet finder ikke anledning til at ændre bestemmelsen i overensstemmelse med det af FDL foreslåede, da § 3 udelukkende regulerer, hvilke oplysninger der skal anmeldes til registeret.*

### **8. Oplysningskrav i § 3, stk. 1, nr. 6**

DTL bemærker, at det skal oplyses, hvilken type kørsel der udføres, og at det bør præciseres i bestemmelsen, at der herved menes cabotage eller vejdelen af en kombineret transport.

Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det vil fremgå af registeret, hvilke oplysninger der ønskes indtastet. Transport- og Boligministeriet finder derfor ikke anledning til at ændre bestemmelsens ordlyd.*

### **9. Oplysningskrav i § 3, stk. 2**

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at det er uklart, om det betyder, at der ikke er mulighed for at ændre andre end netop disse oplysninger om en given tur, efter anmeldelsen er foretaget første gang. De mener, at det bør være muligt at ændre i alle oplysninger, der er anmeldt om en given tur (fx oplysninger om

ruten og læsse- og lossesteder, registreringsnummer og dato), da disse oplysninger kan ændre sig kort før transporten.

Dansk Erhverv foreslår, at formuleringen ændres til: "Oplysninger om transportform, ruten, læsse- og lossesteder og på- og afstigningssteder" for at tage hensyn, at også persontransport er omfattet af reguleringen.

Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af bemærkningerne til loven, at det forventes, at der fastsættes regler om, at den udenlandske virksomhed, der foretager anmeldelsen, har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed samt oplysninger om chaufføren, der udfører den pågældende kørsel. Ændringen skal registreres senest den førstkomende hverdag, efter den er indtruffet, Det forventes yderligere, at øvrige oplysninger ikke vil kunne ændres, men virksomheden vil få mulighed for at tilføje kommentarer til oplysningerne i systemet.*

## 10. Dokumentationskrav

DA mener, at dokumentationskravet i § 4 bør tilføjes den præcisering fra lov-bemærkningerne, at oplysningerne skal kunne forevises inden for en rimelig tid efter standsningen af køretøjet, lige som oplysningerne inden for ganske kort tid kan sendes elektronisk til køretøjet.

ITD bemærker, at det er uklart, hvor hurtigt virksomheden skal kunne fremvise dokumentation, og hvad sanktionen er, hvis dette ikke sker. Der bør i denne forbindelse blive fastsat en rimelig frist for fremskaffelse af dokumentation.

SLD og Dansk Erhverv påpeger, at der vil være meget store praktiske udfordringer med, at chaufføren inden for rimelig tid efter standsningen af lastbilen kan tilvejebringe dokumentation i form af lønsedler og lign. Det gælder også, selv om der er mulighed for, at dokumentationen kan fremsendes elektronisk til chaufføren fra dennes arbejdsgiver under den igangværende vejsidekontrol. Kravet vil især ramme mindre vognmænd, der ikke har et stort administrativt set-up, og hvor vognmanden fx selv er chauffør og ude at køre i Europa.

SLD anfører, at det vil ramme danskbaserede transport- og logistikvirksomheder, der benytter sig af sådanne udenlandske samarbejdspartnere på en uhen-sigtsmæssig måde.

DTL anfører, at det fremgår til § 8 e i bemærkningerne til lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport), at: "Dokumenterne skal være på engelsk eller dansk." I den forbindelse bemærker DTL, at der findes flere firmaer, som leverer juridiske, økonomiske og administrative services for transportvirksomhe-

der inden for transport og logistik i hele Europa. Disse firmaer kan være behjælpelig med anmeldelse i registeret for udenlandsk transportkørsel i Danmark og dokumentationskravet – også fsva. evt. sprogproblemer.

SLD og Dansk Erhverv påpeger, at det ikke fremgår af udkastet til bekendtgørelse, på hvilket sprog dokumentationen skal være. Et krav om, at lønsedler, ansættelseskontrakter og arbejdstidsopgørelser skal kunne fremvises på enten dansk eller engelsk vil ligge oven i de administrative byrder, der allerede er forbundet med, at dokumentationen skal 'produceres'. Et oversat dokument kan meget let fremstå som uofficielt og uægte.

ITD bemærker, at det er uklart, hvorvidt der kræves en engelsk eller dansk oversættelse af de dokumenter, som skal medbringes i forbindelse med cabotagekørsel og kombineret transport, da dette hverken fremgår af selve lovteksten eller bekendtgørelsen. ITD mener ikke, at det vil være formålstjenesteligt, hvis fx lønsedler og arbejdstidsopgørelser skal oversættes til dansk, da det vil gøre det meget vanskeligt for de danske myndigheder at skelne mellem forfalsket dokumentation og reelle dokumenter.

SLD bemærker, at det øger samtidig risikoen for bevidst snyd. Derfor bør de officielle dokumenter på hjemlandets sprog godtages.

Dansk Erhverv bemærker, at krav om sprog åbner det op for, at forfalskning af dokumenter bliver lettere.

Dansk PersonTransport ser en betydelig risiko for snyd med dokumenterne nævnt i § 4, fordi der efter deres opfattelse er et udbredt problem med falske lønsedler og ansættelseskontrakter, hvor man ikke kan være sikker på, at chaufføren rent faktisk får udbetalt den løn der bliver oplyst. De foreslår, at chaufføren ligeledes skal vise dokumentation for gennemførte lønudbetalinger, f.eks. bankoverførsler, jf. side 34 nederst i lovbemærkningerne.

SLD bemærker, at de er bekendt med, at der eksisterer forretningsdrivende, der udbyder forskellige tjenester, der kan være behjælpelige med håndteringen af anmeldelse og korrekt dokumentation, herunder ift. sprog. At virksomheder kan tilkøbe sig sådanne tjenester på det europæiske marked, understreger pointen om, at der er betydelige administrative omkostninger forbundet med de nye regler for transportsektoren.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet er enig i, at det i bekendtgørelsen fastsættes, at der kan anmodes om dokumentation fra virksomheden på, at der er udbetalt løn til chaufføren for den pågældende kørsel i Danmark.*

*Det er i bemærkningerne til lovforslaget forudsat, at der fastsættes regler om, at dokumentationen for overholdelse af aflønningskravet er umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standses i Danmark. Det forudsættes yderligere, at reglerne vil blive fastsat i overensstemmelse med gældende praksis ved kontrol af cabotagekørsel. Det betyder, at dokumentation skal kunne forevises inden for rimelig tid efter standsningen af køretøjet. Elektronisk fremsendelse af dokumentation til køretøjet inden for ganske kort tid vil*

*blive accepteret, men må dog ikke medføre en væsentlig forsinkelse af kontrollen.*

*Det fremgår ligeledes af bemærkningerne til lovforslaget, at dokumentationen skal være på engelsk eller dansk. Dette præciseres i bekendtgørelsen.*

*Det præciseres yderligere i bekendtgørelsen, at oplysningerne skal kunne forevises inden for en rimelig tid efter standsningen af køretøjet, lige som oplysningerne inden for ganske kort tid kan sendes elektronisk til køretøjet.*

*Det tilføjes i bekendtgørelsen, at der på forlangende skal forevises dokumentation for, at for gennemførte lønudbetalinger til chaufføren, f.eks. bankoverførsler.*

#### **11. Dokumentationskrav i § 4, stk. 1**

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at fordi der kun står ”chaufføren”, er det uklart, om bestemmelser også dækker over Færdselsstyrelsens skrivebordskontrol, da det må formodes, at Færdselsstyrelsens i sin skrivebordskontrol er i kontakt med virksomheden og ikke chaufføren. I det tilfælde er det i bekendtgørelsen uklart, om virksomheden er forpligtet til at forevise den dokumentation, som styrelsen beder om.

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at der i loven er henvist til virksomheden, idet der i lovens § 8, stk. 2 står, at ”Enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal efter anmodning give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.” Det bør fremgå klart af bekendtgørelsen, hvem der er forpligtet til at forevise dokumentationen i hvilke situationer.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det er virksomheden, der har ansvaret for, at dokumentationen kan fremvises i forbindelse med kontrollen. Det er korrekt, at politiet ved vejsiden har adgang til opslag i registeret, hvorfor politiet kan slå kørslen op som verifikation.*

#### **12. Dokumentationskrav i § 4, stk. 1, nr. 1**

SLD og Dansk Erhverv påpeger, at da politiet har direkte adgang til at tjekke, om den pågældende kørsel er registreret i Registret for udenlandsk transportkørsel, bør det ikke være et krav, at chaufføren fremviser dokumentation for anmeldelsen. Det bør også fjernes risikoen for snyd med dokumentation for anmeldt kørsel, hvis det er politiet, der har pligten til at tjekke det. Hvis pligten tilfalder chaufføren, bør dokumentationen kunne fremvises i både fysisk og elektronisk form.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det er korrekt, at politiet ved vejsiden har adgang til opslag i registeret, hvorfor politiet kan bruge registeret som verifikation. Transport- og Boligministeriet finder ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen derefter.*

### **13. Dokumentationskrav i § 4, stk. 1, nr. 3**

SLD og Dansk Erhverv anfører, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Færdselsstyrelsen i fx en vejledning om de nye regler nærmere kunne specificere de form- og indholdskrav, der stilles til lønsedlerne. Denne vejledning bør gøres offentlig tilgængelig på flere relevante sprog i god tid inden reglernes ikrafttræden.

For at sikre en gennemsigtig håndtering af reglerne, opfordrer ITD Færdselsstyrelsen til, at komme med vejledning om, hvad der konkret accepteres i forhold til dokumentation og udregning af løn.

SLD mener, at som kravet er udformet i udkastet til bekendtgørelsen, pålægges udenlandske arbejdsgivere et direkte og urimeligt krav om at tilpasse deres lønsedler efter de danske regler.

SLD og Dansk Erhverv mener, at tilpasning af lønsedler til de danske krav vil være forbundet med administrative byrder for de udenlandske vognmænd. Danske særregler for udenlandske vognmænd er en barriere for EU's indre marked om arbejdskraftens og varernes fri bevægelighed, som i sidste ende gør det dyrere for det danske samfund, hvilket SLD og Dansk Erhverv ikke støtter.

SLD anfører, at standarden på den dokumentation, der bliver leveret, vil afspejle den virkelighed og nationale lovgivning, som eksisterer i det land, hvor vognmanden har hjemme. Det kan ikke forventes, at udenlandske virksomheder, som kun delvis driver deres forretning med aktiviteter i andre EU-lande, tilpasser deres ansættelseskontrakter og lønsedler mv. i overensstemmelse med øvrige EU-landes nationale lovgivning.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at der i øjeblikket udarbejdes et vejledende materiale som illustrerer, hvordan dokumentationen kan se ud. Vejledning både for lønsedler og løndokumentation, samt anden dokumentation, vil fremgå af Færdselsstyrelsens hjemmeside snarest og vil løbende vil blive opdateret.*

*Formålet er at lette sagsbehandlingen for de udenlandske vognmænd, så de derved skal bruge mindst mulig tid og ressourcer på fremvisning af dokumentation.*

*Som beskrevet ovenfor, fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at dokumentationen skal være på engelsk eller dansk.*

#### **14. Dokumentationskrav i § 4, stk. 1, nr. 4**

SLD og Dansk Erhverv anfører, at som kravet p.t. er udformet, er det uklart, hvad de nærmere form- og indholdskrav er til arbejdstidsopgørelsen. Det vil derfor det være hensigtsmæssigt med fx en vejledning fra Færdselsstyrelsen.

SLD og Dansk Erhverv anfører, at der kun bør stilles krav om dokumentation, der har en positiv merværdi i kontrollen af aflønningskravet, og på det nuværende grundlag er det meget vanskeligt at se, hvad arbejdstidsopgørelsen bidrager med på den front. Idet aflønningen på danske vilkår alene skal afholdes for den tid, som medgår med den pågældende kørsel, vil Færdselsstyrelsen på baggrund af andre oplysninger kunne estimere, om der er aflønnet for den korrekte tid.

SLD bemærker, at det ikke er gængs praksis for alle virksomheder at udarbejde arbejdstidsopgørelser for de enkelte chauffører, herunder specificeret ud på hvilket land chaufføren har opholdt sig i og hvilken type kørsel, der er udført. Der stilles dermed krav om en ny type dokumentation, som vil skulle produceres til formålet, hvilket vil udgøre en stor administrativ byrde. Også af den grund er konklusionen i høringsbrevet om, at bekendtgørelsen ikke har økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, misvisende.

Dansk Erhverv bemærker, at der stilles krav om en ny type dokumentation, som vil skulle produceres til formålet, hvilket vil udgøre en administrativ byrde.

DA gør opmærksom på, at det af lovbemærkningerne fremgår, at den i § 4, stk. 1, nr. 4, nævnte arbejdstidsopgørelse kan dokumenteres på anden vis, hvis denne dokumentation viser de samme oplysninger.

##### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at bekendtgørelsen tilrettes, således at der kan forevises anden dokumentation, der viser de samme oplysninger.*

#### **15. Frist ved pålæg om at indsende oplysninger til Færdselsstyrelsen**

SLD og Dansk Erhverv påpeger, at det fremgår af lovens § 8 f, at efterkommer en udenlandsk virksomhed ikke en anmodning om oplysninger, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og at Færdselsstyrelsen kan pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse og indtil pålægget efterkommes. SLD og Dansk Erhverv noterer sig, at denne frist ikke er fastsat i bekendtgørelsen. Der bør enten i bekendtgørelsen fastsættes eller praktiseres en rimelig tidsfrist, der muliggør fremskaffelse af de efterspurgte oplysninger, idet konsekvensen ved ikke at overholde fristen er meget hård i form af daglige tvangsbøder (på 1.500 kr. dagligt).

##### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at Færdselsstyrelsen i forbindelse med indhentelse af oplysninger efter § 8 f ved det administrative tilsyn vil fastsætte en rimelig frist for at fremsende oplysninger. Efterkommer virksomheden ikke pålægget, kan daglige tvangsbøder pålægges virksomheden.*

## **16. Straf**

Frie Danske lastbilvognmænd FDL ønsker strafbestemmelserne i § 5 ændret så der står §§§ 2-3-4 i stedet for §§ 2-4.

Dansk PersonTransport mener, at der bør være tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af reglerne, så det har alvorlige konsekvenser for transportvirksomhederne at bryde reglerne. Dansk PersonTransport støtter muligheden for tvangsbøder til virksomheden, hvis de ikke indsender nødvendige oplysninger, og at politiet nu får mulighed for at tilbageholde køretøjet ved overtrædelse af reglerne.

SLD og Dansk Erhverv henstiller til, at der bringes juridisk klarhed omkring, hvem der har det juridiske ansvar for at anmelde kørslen og i sidste ende er genstand for eventuel straf, herunder om der gælder et objektivt ansvar for den juridiske person, der på vegne af andre foretager anmeldelsen. SLD foreslår at dette kan gøres enten i reglerne eller i vejledninger eller Q&A's på styrelsens hjemmeside. Det kunne fx være et eksempel på hvad gælder i den situation, hvor en speditørvirksomhed har indgået kontrakt med en kunde om en transport, men selve kørslen/transporten udføres af en hyret udenlandsk vognmand: Er det i dette tilfælde speditøren eller den udenlandske vognmand, der har pligten til at anmelde kørslen i registeret, og hvem kan i sidste ende pålægges straf, hvis anmeldelsen er fejlagtig, ufyldstgørende eller slet ikke anmeldt? SLD mener, at ansvaret til enhver tid påhviler vognmandsvirksomheden, og at straffen (bøden) ikke skal rettes mod speditørvirksomheden, hvis fejlen skyldes, at vognmandsvirksomheden har videregivet forkerte eller fejlagtige oplysninger, som speditørvirksomheden i god tro har anmeldt i registeret.

FH anfører, at det bør præciseres, at strafansvaret for manglende overholdelse af § 4 påhviler virksomheden, ikke en ansat chauffør.

DI Transport og ATL anfører, at der i forhold til bødestrafen bør der skelnes mellem bevidste overtrædelser og mere formalistiske overtrædelser. De giver som eksempel, at der er stor forskel på ikke at have fortaget en registrering efter § 3, og så f.eks. en mindre trykfejl i registeret, eller at en kvittering ikke kan tilvejebringes under kontrollen. Dette bør afspejles i sanktionsvalg, herunder valg af vejledning eller påtale frem for bøde for formelle fejl, der ikke har betydning for myndighedernes kontrol.

ITD påpeger, at det er vigtigt, at kontrollen af reglerne bliver indrettet på en måde, så der skelnes mellem formelle fejl og reelle forsøg på at omgå reglerne. Ofte vil det være administrativt nemmest at kontrollere for de rent formelle fejl, eksempelvis hvis der ikke kan fremvises et dokument i løbet af en kontrol



eller, der mangler enkelte angivelser på et dokument. Hvis der er for stort fokus på at sanktionere de formelle fejl, opstår der risiko for, at der ikke bliver ført en tilstrækkelig kontrol med dem, der bevidst omgår reglerne, fordi dette ofte vil være mere administrativt tungt at kontrollere. Denne sondring bør fremgå af Færdselsstyrelsens vejledning, og det bør også prioriteres, at der afsættes tilstrækkeligt med ressourcer til at sikre dette.

ITD påpeger, at det er vigtigt, at man tilsikrer Færdselsstyrelsen og Rigspolitiet den nødvendige hjemmel til at opkræve bøder af udenlandske transportørs overtrædelse af aflønningskravet.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at når der opremses paragraffer, så skrives det lovteknisk med §§ 2-4, og der er derfor ikke anledning til at ændre på bestemmelsen.*

*Transport- og Boligministeriet kan oplyse, at ansvaret for, at der er anmeldt korrekt i registeret, påhviler den udenlandske virksomhed. Dette gælder også i situationer, hvor en af virksomheden bemyndiget har anmeldt i registeret.*

*Transport- og Boligministeriet kan oplyse, at det fremgår af bemærkninger til loven, at mangelfuld anmeldelse i registeret sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen. Eksempelvis hvis de anmeldte oplysninger er forbundet med fejl, som ikke muliggør, at kontrolmyndighederne kan komme i kontakt med virksomheden, eller hvis identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren ikke er korrekte.*

## **17. Kontrol ved brug af nummerpladescannere**

Dansk PersonTransport mener, at politiets og Sund & Bælts nummerpladescannere bør udnyttes og indgå i den løbende og effektive kontrol i forbindelse med udvælgelse af køretøjer til kontrol. Ved brug af nummerpladescannere kan man påvise, om der har været tale om cabotagekørsel, da kørselsmønsteret vil vise sig. De anfører videre, at nummerpladescannere ligeledes kan anvendes til at kvalificere hvilke busser, der bør stoppes, når der udføres vejsidekontrol, f.eks. ved at flage til tilfælde hvor en udenlandsk operatør ikke har betalt bøder, der tidligere har været dem pålagt.

Dansk PersonTransport opfordrer kraftigt, til at der bruges nummerpladescannere ved grænserne og (for nuværende) ved de fem største byer.

SLD og Dansk Erhverv påpeger at for at sikre en effektiv kontrol og inddrivelse af manglende bødebetalning vil det være hensigtsmæssigt, hvis oplysninger fra Færdselsstyrelsen om de udenlandske køretøjer, der har overtrådt reglerne, kan indgå i politiets ANPG-system.

Dansk Erhverv mener oplysningerne tillige kan indgå i det automatisk digitale kontrolsystem med miljøzoner.

SLD anfører, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis andre myndigheders nummerpladescannere - som fx dem der er opsat på Storebælt eller rundt om de fem store byer med miljøzoner – kan bruges ifm. kontrollen.

DTL bemærker, at det fremgår af § 10 e i lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport), at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel, hvor reglerne om anmeldelse og aflønning er overtrådt. For at sikre en effektiv kontrol og inddrivelse af manglende bødebetalning bemærker DTL at det vil være hensigtsmæssigt, hvis oplysninger fra Færdselsstyrelsen om de udenlandske køretøjer/skyldnere, der har overtrådt reglerne, kan indgå i politiets ANPG-system samt i det automatiske digitale kontrolsystem med miljøzoner.

ITD ønsker, at politiet i videst muligt omfang gør brug af eksisterende digitale kontrolsystemer, som eksempelvis systemet for automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG) og Registret for udenlandsk transportkørsel. Herved kan kontrollen gøres mere effektiv.

Dansk Erhverv henviser for så vidt angår håndhævelse af reglerne til egne bemærkningerne samt en til høringssvaret vedhæftet fælles henvendelse fra organisationerne af 26. november 2020. Den vedhæftede henvendelse er rettet til Justitsminister Nick Hækkerup og Transportminister Benny Engelbrecht og omhandler anvendelse af nummerpladescannere til udvælgelse af objekter til kontrol af kravene i § 8 c og 8 d lov om udstationering. Henvendelsen er underskrevet af Dansk PersonTransport, 3F Transportgruppen, DI Transport, Dansk Erhverv, DTL – Danske Vognmænd, ATL – Transportens Arbejdsgivere, ITD, TA – Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd – ATV og SLD.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at det i bekendtgørelse om politiets anvendelse af automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG) er reguleret, i hvilke tilfælde, der kan behandles oplysninger om nummerplader. Det er i dag ikke muligt at behandle oplysninger om nummerplader i forbindelse med kontrollen eller håndhævelsen af kravene i bekendtgørelsen. Det betyder, at såfremt der skal ske anvendelse af automatisk nummerpladegenkendelse i forbindelse med tilsyn med lønvilkår, kræver det en ændring af ANPG bekendtgørelsen.*

## **18. Vejsidekontrol**

Dansk PersonTransport anfører, at det vil være afgørende, at man ved udførsel af vejsidekontrol kontrollerer alle de udenlandske virksomheders forpligtigelser overfor den danske stat, herunder betaling af moms.

SLD mener, at det nye kontrolsystem bør skelnes mellem, hvad der kontrolleres i hhv. politiets vejsidekontrol og i Færdselsstyrelsens skrivebordskontrol. Kontrollen af aflønningskravet bør ikke indgå som del af politiets vejsidekontrol, men alene finde sted i Færdselsstyrelsens efterfølgende skrivebordskontrol. Vejsidekontrollen bør have fokus på, om den pågældende kørsel er korrekt anmeldt i Registret for udenlandsk transportkørsel.

SLD og Dansk Erhverv bemærker, at det er helt afgørende, at der føres effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske lastbiler på transportområdet, så konkurrencen på markedet ikke skævvrides ved, at alle aktører ikke følger reglerne.

Dansk Erhverv bemærker, at politiets og Færdselsstyrelsens kontrol skal afspejle de forhold, som er realistisk at kontrollere i hhv. vejside- og den efterfølgende skrivebordskontrol.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at vi har fuld tillid til, at Færdselsstyrelsen vil fastsætte en praksis, som giver bedst mulig værdi i kontrolopgaven samtidig med at det sikres, at opgaven udføres effektivt.*

### **19. Erhvervsstyrelsens register for udenlandsk transportkørsel i Danmark**

SLD og Dansk Erhverv anfører, at der i Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse intet står omkring, at anmeldte oplysninger ikke offentliggøres, eller noget omkring videregivelse af oplysninger mellem offentlige myndigheder.

SLD og Dansk Erhverv, påpeger, at der i Erhvervsstyrelsens udkast til bekendtgørelse er en henvisning til Færdselsstyrelsens bekendtgørelse, idet der i § 4 i Erhvervsstyrelsen udkast står følgende: ”Oplysninger som anmeldes efter § 2 offentliggøres ikke, men kan videregives til offentlige myndigheder, jf. bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelene af kombineret transport.”

SLD henviser til SLD's høringsvar til Erhvervsstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om anmeldelse til og brug af Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark for yderligere bemærkninger til det nye register. I den forbindelse opfordrer de Færdselsstyrelsen og Erhvervsstyrelsen til at samarbejde tæt omkring implementeringen af de nye regler, og senere hen også omkring udviklingen af registeret, gerne med inddragelse af branchen.

#### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om muligheden for at ændre i og adgangen til de anmeldte oplysninger, jf. § 8 d, stk. 2, i lov om udstationering af lønmodtagere m.v. Transport- og Boligministeriet bemærker også, at oplysningerne, der anmeldes i Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark, ikke er tænkt*

*offentligt tilgængelige og skal alene videregives til offentlige myndigheder.  
Dette præciseres i bekendtgørelsen.*

## **20. Kommunikation**

SLD og Dansk Erhverv anfører, at det er vigtigt, at udmøntningen af loven, der retter sig mod udenlandske virksomheder, tydeligt og i god tid bliver kommunikeret bredt ud i Europa, således virksomhederne har mulighed for at indrette sig på de nye regler, når de træder i kraft til årsskiftet.

DI Transport og ATL bemærker, at de lægger vægt på en ordentlig vejledning og information af de udenlandske virksomheder, der bliver omfattet af reglerne, samt af danske transport- og logistikvirksomheder, samt muligheden for myndighedernes svar på afklarende spørgsmål fra branchen. DI Transport og ATL har fremsendt en række spørgsmål-svar, som man gerne vil have Færdselsstyrelsens fortolkning af.

### Kommentar:

*Transport- og Boligministeriet bemærker, at Færdselsstyrelsen snarest vil udlevere materiale til udlevering hos udenlandske vognmænd og chauffører. Færdselsstyrelsen har afventet at høringsperioden samt bearbejdning af høringsvar var afsluttet. Materialet er udformet i let forståeligt sprog, og vil blive oversat til engelsk, tysk, polsk og russisk. Udlevering sker i samarbejde med flere andre myndigheder, på de steder hvor det vurderes at materialet har størst mulig sandsynlig for at nå målgruppen.*

*Derudover er der udformet vejledningsmateriale, som via Transport- og Boligministeriets transportattaché i vil blive udleveret til medlemslandene i EU. Dette materiale distribueres derudover gennem internationale interesse- og brancheorganisationer.*

*Af Færdselsstyrelsens hjemmeside vil der fremgå detaljerede informationer, på flere sprog, om de nye regler på området. Løbende vil hjemmesiden blive opdateret og ajourført, således de aktuelle timesatser fremgår.*

## **Bilag 1**

3F Fælles Fagligt Forbund

Advokatrådet

Advokatsamfundet

Akademikerne

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Arbejdsgiverforening for kollektiv trafik

ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og syge-transport

Beskæftigelsesministeriet  
Brancheforeningen Flextrafik Danmark  
Brancheforeningen for Forretningslimousiner  
Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (Tid)  
Bus & Tog-samarbejdet  
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)  
Centralorganisationernes Fællesudvalg  
Danmarks Naturfredningsforening  
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)  
Dansk Byggeri  
Dansk Erhverv  
Dansk Mobilitet  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Advokater  
Danske Handicaporganisationer  
Danske Medier Danske Regioner  
Danske Speditører  
Datatilsynet  
Den Danske Dommerforening  
Det Centrale Handicapråd  
Det Faglige Hus  
DI - Dansk Industri  
DI - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)  
DI Transport  
Dommerfuldmægtigforeningen  
Domstolsstyrelsen  
DTL - Danske Vognmænd  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
Fagbevægelsens Hovedorganisation  
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
Finanssektorens Arbejdsgiverforening

Forbrugerombudsmanden  
Forbrugerrådet Tænk  
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
ITD Arbejdsgiverforening  
Justitsministeriet  
KA - Kristelig Arbejdsgiverforening  
KL - Kommunernes Landsforening  
Krifa  
Landbrug & Fødevarer  
Landdistrikternes Fællesråd  
Lederne  
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte  
Motorstyrelsen  
NOAH-Trafik  
Overenskomstnævnet v/formanden Praktiserende Lægers Organisation (PLO)  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Rigspolitiets Nationale Færdselscenter  
Rådet for Sikker Trafik  
Skatteministeriet  
SMVdanmark  
Styrelsen for Patientsikkerhed  
Sø- og Handelsretten  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Trafikselskaberne i Danmark  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Vejdirektoratet  
Vestre Landsret  
Østre Landsret