

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2023-538432
25-10-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

Færdselsstyrelsen har den 21. september 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. oktober 2023.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Datatilsynet.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra 3F Transport, Dansk Persontransport (DPT), DTL - Danske Vognmænd, Danske Speditører og ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport.

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

1. Generelle bemærkninger

3F Transport kvitterer for, at Færdselsstyrelsen korrigerer fejl opstået i forbindelse med implementeringen af en række EU-direktiver og regler, der er en del af det samlede EU-vejpakke kompleks. 3F Transport finder samtlige ændringer/præciseringer nødvendige og relevante i forhold til kontrollen af udenlandske lastbiler og chaufførers kørsel og chaufførernes aflønning i Danmark. Herudover fremhæver 3F Transport at ensartede regler og øget samarbejde mellem landenes myndigheder såvel som kortlægning af og videndeling om problematiske virksomheder, er dybt nødvendigt og derfor også hensigten med de nævnte direktiver, hvis et sammenhængende og fair transportmarked skal kunne fungere på tværs af grænser i hele EU.

DPT takker indledningsvis Færdselsstyrelsen for det tilsendte bekendtgørelsesudkast. DPT er meget glade for, at der efter mange års arbejde nu endelig er blevet lavet en

buscabotagevejledning, så reglerne om cabotagekørsel og udstationering fremover i højere grad kan blive kontrolleret. Det forventes, at det vil gøre Færdselsstyrelsens såvel som politiets kontrol lettere, og at der i fremtiden vil opleves et øget kontroltryk samt fokus på busser. DPT vil følge udviklingen tæt.

DTL bemærker, at der i høringsbrevet står, at bekendtgørelsesudkastet korrigerer fejl i forbindelse med implementeringen af EU-regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren mv. (EU's Vejpakke), samt at Europa-Kommissionen d. 14. juli 2023 har sendt en åbningsskrivelse til Danmark om samme emne. DTL støtter, at Danmark gennemfører EU-reglerne i national lovgivning fyldestgørende.

Danske Speditører bemærker, at det grundlæggende er deres vurdering, at restriktionerne i forbindelse med cabotage, særligt hvad angår antallet af cabotagekørsler, bidrager til u hensigtsmæssig tomkørsel og dermed unødigt CO₂-emission. Danske Speditører har noteret sig, at bekendtgørelsen korrigerer fejl i implementering af regler hørende under EU's Vejpakke, og at styrelsen nu implementerer reglerne fuldstændigt jf. regeringens svar på åbningsskrivelse sendt af Europa-Kommissionen til Danmark den 14. juli 2023.

Danske Speditører støtter at Danmark implementerer EU-lovgivningen fuldstændigt i national lovgivning. Det vil skabe større klarhed blandt de virksomheder, som reglerne vedrører, at reglerne ikke kun er beskrevet i Færdselsstyrelsens vejledning. Reglerne bør fremgå i både national lovgivning og i vejledningerne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at restriktionerne i forbindelse med udførelsen af cabotage følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og kan således ikke ændres i national lovgivning.

2. Bemærkninger til titlen

DPT anbefaler, at bekendtgørelsens titel ændres til "Bekendtgørelse om udstationeringsvilkår ved fær udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport". Det er med henblik på, at bekendtgørelsens indhold fremgår tydeligere af navnet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsens titel ændres som følge af Dansk Persontransports høringssvar.

3. Bemærkninger til § 3, stk. 4

DTL bemærker, at § 3, stk. 4, vedrører intelligente takografer. I Lastbilmagasinet har man kunnet læse, at kravet om at have installeret en intelligent takograf (version 2) i nye lastbiler er udskudt til årsskiftet. DTL er dog ikke bekendt med, at myndighederne har meldt dette officielt ud eller bekendtgjort noget om en eventuel udskydelse.

DTL opfordrer styrelsen til at gøre det, hvis skrivelserne i pressen er korrekte. I forlængelse heraf bør styrelsen overveje, om ændringen af § 3, stk. 4, bør være i overensstemmelse med en beslutning om at udskyde kravet til installation af den intelligente takograf.

ITD bemærker, at for læsevenlighedens skyld kunne ordlyden i § 3, stk. 4, justeres således: "Stk. 1 finder udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som overholder kravet om *automatisk* registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8..."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at fristen angivet i bestemmelserne om supplerende aktiviteter følger fristen, som fremgår af artikel 1, stk. 3, 5. afsnit, og artikel 1, stk. 4, 4. afsnit, i direktiv nr. 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

En udskydelse af fristen kan ikke fastsættes på bekendtgørelsesniveau, hvorfor bemærkningen ikke fører til en ændring af bekendtgørelsen.

Derudover har Færdselsstyrelsen, som følge af ITD's høringssvar, justeret bestemmelsen.

4. Bemærkninger til § 4, stk. 2

ITD bemærker, som til § 3, stk. 4, at for læsevenlighedens skyld kunne ordlyden i § 4, stk. 2, justeres således: "Stk. 1 finder udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer, som overholder kravet om automatisk registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8..."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har justeret bestemmelsen, som følge af ITD's høringssvar.

5. Bemærkninger til §§ 5 og 6

DPT bemærker, at udkastet overordnet set i højere grad bør fremhæve buscabotage og bestemmelserne for busser helt generelt i bekendtgørelsen. Dette ses eksempelvis i de nye §§ 5 og 6, hvor bekendtgørelsen udelukkende omtaler kørsel med gods, selvom definitionen af udstationeringens varighed gør sig gældende for både gods- og bustransport. Vi anbefaler derfor, at der i §§ 5 og 6 enten tilføjes tekst om bustransport på lige fod med godstransport, eller at de to paragraffer skrives om således: § 5. Ved udførelse af kørsel, som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 1 og 2, anses chaufføren for at være udstationeret fra det tidspunkt, hvor kørslen ~~med gods~~ påbegyndes og indtil ankomst på aflæsningsdestinationen. § 6. Ved udførelse af kørsel, som nævnt i § 1, stk. 1, nr. 3, med pålæsningsdestination i Danmark anses chaufføren for at være udstationeret fra det tidspunkt, hvor kørslen ~~med gods~~ påbegyndes og indtil, chaufføren har forladt Danmark.

Danske Speditører bemærker, at vedrørende punktet "Udstationeringens varighed" bør det noteres hvorvidt tomkørsel er omfattet af udstationeringsreglerne. Dertil ser vi gerne et punkt om undtagelser, fx ved supplerende aktiviteter og tomkørsel.

ITD bifalder generelt, at der er klarhed over, hvornår reglerne er gældende, både i forhold til efterlevelsen og kontrollen. Det synes dog uklart, hvordan det forholder sig med tomkørsel, der udføres i tilknytning til en ikke-bilateral transport.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningerne til efterretning og justeret i overensstemmelse hermed.

6. Bemærkninger til § 7

DPT bemærker, at det er svært at forstå bestemmelsen angivet i § 7, hvorfor vi anbefaler, at den omskrives. Alternativt kan der tilføjes et eller flere eksempler på bestemmelsens betydning, så bestemmelsens mening fremstår tydeligere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen til efterretning og justeret bestemmelsen.

7. Bemærkninger til § 9

DPT anbefaler, at der i § 9, stk. 1, nr. 2, tilføjes et eksempel på dokumentation for busser, således at det fremgår på lige fod med eksemplet på et elektronisk fragtbrev (e-CMR) for godstransport.

ITD kan generelt bifalde, at kontroller, i medfør af stk. 1, ikke medfører unødvendige forsinkelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget DPT's bemærkning til efterretning og indsat et eksempel på dokumentation for buskørsel i bestemmelsen.

Færdselsstyrelsen henleder derudover opmærksomheden på, at vejsidekontrollen i medfør af § 9, stk. 1, ikke bør medføre unødvendige forsinkelser.

8. Bemærkninger til § 13

3F Transport gør af principielle grunde opmærksom på endnu en fejl/mangel i forhold til udkastet til bekendtgørelse. Nærmere bestemt følgende: I § 13 (tidligere § 9) er beskrevet, hvordan bus- og lastbilchauffører skal aflønnes, når de som udstationerede chauffører i Danmark, udfører cabotagekørsel og kombineret transport. Her mangler tilsvarende lønsats så vidt angår ikke-bilaterale transport (tredjelandskørsel), en kørselsform, der ubestrideligt er en udstationeringssituation på linje med cabotagekørsel og kombineret transport. 3F Transport er bevidst om, at dette ikke er Færdselsstyrelsens skyld, men beror på mangelfuld implementering i

godskørselsloven og buskørselsloven tilsvarende udstationeringsloven af direktiv 2020/1057: Her står blandt andet:

"Member States shall ensure that, in accordance with Directive 2014/67/EU, terms and conditions of employment referred to in Article 3 of Directive 96/71/EC, which are laid down by national law, regulation or administrative provision, or by collective agreements or arbitration awards which, in their territories, have been declared universally applicable or otherwise apply in accordance with Article 3(1) and (8) of Directive 96/71/EC, are made available in an accessible and transparent way to transport undertakings from other Member States and to posted drivers. The relevant information shall, in particular, cover the constituent elements of remuneration rendered mandatory by such instruments, including, where relevant, by collective agreements that are generally applicable to all similar undertakings in the geographical area concerned."

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse at spørgsmålet om tredjelandskørsel i henhold til aflønningskravet, er et emne, som skal vedtages på politisk niveau i samarbejde med arbejdsmarkedsparterne. Færdselsstyrelsen har på denne baggrund ikke fundet anledning til at foretage en ændring af bekendtgørelsen.

9. Bemærkninger til §§ 14-16

ITD støtter, at Færdselsstyrelsen kan få bistand fra udenlandske myndigheder, såfremt virksomheder ikke indsender det påkrævede materiale. ITD opfordrer dog til, at der ses på yderligere tiltag, således at de danske myndigheder også har sanktionsmuligheder over for virksomheder, der ikke indsender dokumentation i medfør af § 10. Alternativt risikeres det, at virksomheder, der forsøger at leve op til reglerne, behandles dårligere end virksomheder, der ignorerer Styrelsens henvendelser, og hvor bistand fra etableringsmedlemsstaten ikke er tilstrækkelig.

Ligeledes kan ITD støtte, at kontrollen sker ud fra en risikovurdering. Ud over risikovurdering fra etableringsmedlemsstaten, bør dette også kunne ske på erfaringer fra Færdselsstyrelsens samt politiets erfaring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen henleder opmærksomheden på, at overtrædelse af manglende indsendelse allerede er sanktioneret i henholdsvis godskørselslovens § 6 g, stk. 2, jf. § 17, stk. 1, nr. 1, og i buskørselslovens § 21 c, stk. 2, jf. 22, stk. 1, nr. 1.

10. Bemærkninger til § 17

DPT er glade for tilføjelsen af § 17 om tredjelande, og at virksomheder i disse ikke må behandles gunstigere end virksomheder etableret i en EU-medlemsstat. DPT efterspørger dog i forlængelse af i særdeleshed denne paragraf og bekendtgørelsen i helhed, at kontrollen af udenlandske busser skrives eksplicit ind i bekendtgørelsen. Dette kan med fordel gøres set i lyset af den nye vejledning om buscabotage, som DPT bifalder.

ITD støtter, at virksomheder fra tredjelande ikke stilles gunstigere, end virksomheder der er etableret i EU-medlemsstater. ITD finder det dog uklart, hvad bestemmelsen konkret medfører. Anmeldelse i IMI-registret er ikke muligt, og der er ITD bekendt ikke lignende registre, som virksomheder fra tredjelande kan anmelde transportere i. Ligeledes er det uklart, hvorledes det forholder sig med lønforpligtelsen, når det kommer til virksomheder fra lande, der har ret til at udføre cabotage i Danmark (EØS/UK).

ITD bemærker desuden, at direktiv 2020/1057 i øjeblikket også er gældende i Storbritannien, som ikke kan betegnes som en EU-medlemsstat. Ligeledes må det forventes, at EØS-staterne også bliver en del af samarbejdet, indenfor en overskuelig fremtid. Man kunne derfor udvide anvendelsesområdet i § 1, så den affattes således: "*Bekendtgørelsen finder anvendelse, når virksomheder, der er etableret i en anden EU-medlemsstat eller i et andet land, hvor direktiv 2020/1057 er gældende, udstationerer en ansat fører, der udfører gods- og buskørsel inden for vejtransportsektoren i Danmark, og når føreren udfører...*"

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen vedrører virksomheder etableret i tredjelande, som udfører transportere i Danmark på baggrund af bilaterale- eller multilaterale aftaler. Endvidere bemærkes, at vejsidekontrollen vedrørende registreringspligten i forbindelse med udførelsen af buscabotage udføres af politiet. Færdselsstyrelsen har således ikke fundet anledning til at foretage en ændring af bekendtgørelsesudkastet.

Færdselsstyrelsen bemærker, at virksomheder etableret i EØS-lande samt Storbritannien og Nordirland, som udstationerer en fører under udførelsen af en eller flere af de omfattede transportformer i Danmark, er omfattet af bekendtgørelsens anvendelsesområde. Med bekendtgørelsens § 17 er der tale om de tredjelande, som Danmark har indgået bilaterale eller multilaterale aftaler med. Færdselsstyrelsen vil undersøge nærmere, om udstationeringsvilkårene har betydning for aftalerne.

Færdselsstyrelsen har taget ITD's bemærkning til efterretning og indsat § 1, stk. 2, som præciserer anvendelsesområdet.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
BilsynsBranchen.dk
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten
Rådet for Sikker Trafik
Trafikstyrelsen
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Vejdirektoratet