

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt til: info@fstyr.dk
Cc til: mawl@fstyr.dk

26. september 2023

J.nr. 2023-12-2175
Dok.nr. 642037
Sagsbehandler
Pernille Ørum Walther

Vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter – j.nr. 2023-538432

Ved brev af 21. september 2023 har Færdselsstyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovenstående udkast til bekendtgørelse.

Datatilsynet har ingen bemærkninger til udkastet. Datatilsynet forudsætter generelt, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven iagttages i forbindelse med eventuel behandling af personoplysninger foranlediget af ændringerne til bekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Pernille Walther

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

3F Transport – 29. september 2023

j.nr. 2022-538432

ATT:

Færdselsstyrelsen,
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke bilateral international transport.

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke bilateral international transport.

3F Transport skal i den forbindelse kvittere 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. Nærmere bestemt:

“Direktiv (EU) 2020/1057 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012”.

3F Transport finder samtlige ændringer/præciseringer nødvendige og relevante i forhold til kontrollen af udenlandske lastbiler og chaufførers kørsel og chaufførernes aflønning i Danmark.

Generelt kan det her siges, 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.

3F Transport skal dog – af helt principielle grunde gøre opmærksom på endnu en fejl/mangel i forhold til udkastet til bekendtgørelse. Nærmere bestemt følgende:

I paragraf 13 (tidligere paragraf 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 transportere (tredjelandkørsel), 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.”

Venlig hilsen,
Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,
Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: hans.graversen@3f.dk +45 21497230



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til info@fstyr.dk og mawl@fstyr.dk

København, 12. oktober 2023

Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Færdselsstyrelsen for det tilsendte bekendtgørelsesudkast.

Vi 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 er vores forventning, at det vil gøre Færdselsstyrelsens såvel som politiets kontrol lettere, og at vi vil opleve et øget kontroltryk samt fokus på busser i fremtiden. Vi vil følge udviklingen tæt.

DPT mener overordnet, at udkastet 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 godset~~ 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 godset~~ påbegyndes og indtil, chaufføren har forladt Danmark.

Vi 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

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

Vi er glade for tilføjelsen af § 17 om tredjelande, og at virksomheder i disse ikke må behandles gunstigere end virksomheder etableret i en EU-medlemsstat. Vi 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 vi bifalder.

Til sidst vil vi i DPT anbefale, at bekendtgørelsens navn 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.

DPT står naturligvis til rådighed, hvis der skulle være behov for en dialog om ovenstående.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund

Erhvervspolitisk konsulent
Dansk PersonTransport

Mob: +45 6013 0015

Færdselsstyrelsen
Att.: Maria Winkel Lorenzen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2023-38432 Vor ref.: 23-324

Dato: 17.10.2023

Høringsvar til udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

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 åbningsskrivelse¹ til Danmark om samme emne. DTL støtter, at Danmark gennemfører EU-reglerne i national lovgivning fyldestgørende.

DTL har følgende bemærkninger til selve udkastet til bekendtgørelse:

§ 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.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand.jur.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt på mail til info@fstyr.dk
med kopi til mawl@fstyr.dk

18. oktober 2023

Vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel,
J.nr. 2023-538432.

Danske Speditører takker for det fremsendte udkast, til hvilket vi har følgende bemærkninger:

Grundlæggende er det Danske Speditørers vurdering, at restriktionerne i forbindelse med cabotage, særligt hvad angår antallet af cabotagekørsler, bidrager til uhensigtsmæssig 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.

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.

Med venlig hilsen

Lars Bech
Chef for Politik & Kommunikation

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Jeres ref.: 2023-538432

Dato: 19-10-2023

Høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

ITD kvitterer for den fremsendte høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

§ 3, stk. 4 samt § 4, stk. 2

For læsevenligheds skyld, kunne man præcisere ordlyden i henhold til den nævnte artikel, så bestemmelsen affattes 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..."

§ 5, § 6 og § 7

Generelt kan ITD bifalde, 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.

§ 9

Generelt kan ITD bifalde, at kontroller ikke medfører unødvendige forsinkelser.

§ 14, §15, § 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.

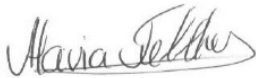
§10

ITD kan støtte, at virksomheder fra tredjelande ikke stilles gunstigere, end virksomheder der er etableret i EU-medlemsstater. Vi 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 transporter 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).

Vi bemærker, at direktiv 2020/1057 i øjeblikket også er gældende i Storbritannien, som ikke kan betegnes som en EU-medlemsstat. Ligeledes må de 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..."*

Med venlig hilsen

ITD



Maria Feldberg

Chefjurist

T: +45 7367 4552 | M: +45 2763 4164 | MFE@itd.dk