

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2021-110363  
26-01-2022

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter**

Færdselsstyrelsen har den 13. december 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 14. januar 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: 3F, ATAX, FDM og Krifa.

Styrelsen har desuden modtaget høringssvar fra Datatilsynet, som har meddelt, at de ikke har bemærkninger.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Erhverv, DI – Transport, ATL – Transportens Arbejdsgivere, Dansk PersonTransport, DTL – Danske Vognmænd, FDL, ITD og SLD.

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. Håndhævelse af buscabotagereglerne i forbindelse med udstationering af førere i Danmark**

Dansk PersonTransport bemærker, at for at kunne håndhæve buscabotagereglerne og dermed også udstationeringsreglerne, skal der kunne skelnes mellem buscabotage, international lejlighedsvis kørsel for lukkede døre og transitkørsel. I tillæg hertil bemærkes, at dette kun kan ske ved en kontrol af, hvorvidt de passagerer, der befinder sig i den udenlandske bus, har krydset en landegrænse sammen med bussen. Kontrollen vil bero på en politimæssig efterforskning, hvor passagerernes af- og påstigningssted konstateres, da oplysninger om passagererne ikke fremgår af det grønne kørselsblad.

Dansk Persontransport, og ligeledes Dansk Erhverv, anbefaler, at de ansvarlige myndigheder hurtigst finder en løsning på, hvordan den danske fortolkning af cabotagereglerne skal håndhæves i praksis af politiet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret bemærkningerne. Styrelsen kan oplyse, at der vil blive offentliggjort vejledninger omkring regelsættet på [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk) inden reglernes ikrafttræden.

## **2. Bekendtgørelsen finder anvendelse på buskørsel**

Dansk PersonTransport, Dansk Erhverv og SLD bemærker, at det i udkastets § 1, stk. 1 bør præciseres, at buskørsel, passagerkørsel eller persontransport ligeledes er omfattet af bekendtgørelsen.

Dansk PersonTransport bemærker endvidere, at buskørselsloven bør nævnes i § 8.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf tilrettet bekendtgørelsens § 1, stk. 1 og § 8.

## **3. Bekendtgørelsen finder anvendelse på virksomheder, der udstationerer ansatte fører**

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker, at det i bekendtgørelsesudkastets § 1, stk. 1, bør præciseres, at bekendtgørelsen alene gælder for virksomheder, der udstationerer ansatte førere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf tilrettet bekendtgørelsens § 1, stk. 1, så det præciseres at der er tale om virksomheder, der udstationerer ansatte førere.

## **4. Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse for selvstændige erhvervsdrivende uden ansatte førere**

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker, at det i § 2 bør præciseres, at undtagelsen fra anvendelsesområdet gælder for selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte førere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf tilrettet bekendtgørelsens § 2, så det præciseres at undtagelsen fra bekendtgørelsens anvendelsesområde alene gælder selvstændige erhvervsdrivende uden ansatte førere.

## 5. Registrering af grænsepassage

SLD bemærker, at det i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, bør præciseres, hvor oplysningerne om grænsepassage skal registreres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf tilrettet bekendtgørelsens § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, så det præciseres at oplysningerne om grænsepassage skal registreres i takografen.

## 6. Betydningen af bilaterale transporter i bus

Dansk PersonTransport bemærker, at det i § 4 bør specificeres, at der med undtagelsen for "bilaterale transporter" menes international lejlighedsvis kørsel for lukkede døre.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anbefalingen ikke fører til ændring af bekendtgørelsesudkastets § 4. Det bemærkes dog, at bemærkningen fører til, at der i bekendtgørelsesudkastet indsættes en ny § 2, hvor der indsættes en definition på bilateral transport.

Det bemærkes, at "bilateral transport" ikke kan erstattes med "lejlighedsvis kørsel for lukkede døre" eftersom lejlighedsvis kørsel for lukkede døre både kan udføres bilateralt såvel som ikke-bilateralt og uden tilknytning til etableringsmedlemsstaten. Det er et krav for bilaterale transporter at føreren i forbindelse med lejlighedsvis kørsel eller rutekørsel enten a) optager passagerer i etableringsmedlemsstaten og sætter dem af i en anden medlemsstat eller et tredjeland, b) optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten eller c) optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland. "Lejlighedsvis kørsel" kan således dække over en ikke-bilateral transport i overensstemmelse med 1073/2009 og er derfor ikke foreneligt med bestemmelsens karakter.

## 7. Brug af det grønne kørselsblad

Dansk PersonTransport bemærker, at det i § 6, bør indføres, at man for så vidt angår buskørsel kan anvende det grønne kørselsblad, jf. artikel 17, stk. 1, i forordningen (EF) nr. 1073/2009.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Udkastet er tilrettet, så det fremgår eksplicit af udkastets § 6, at man for så vidt angår buskørsel kan anvende det grønne kørselsblad, jf. artikel 17, stk. 1, i forordningen (EF) nr. 1073/2009.

## 8. Manglende fastsættelse af minimumstimesats

Dansk Erhverv bemærker, at der i udkastets § 9, stk. 2 og 3 ikke er anført minimumstimesatser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at satserne ved udstedelsen af bekendtgørelsen fastsættes mellem de mest repræsentative parter på området. Timesatserne er identiske med de satser, som fremgår af bekendtgørelsen nr. 250 af 23. februar 2021 om vilkår for udenlandske virksomheders udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport. Minimumstimesatserne reguleres årligt i henhold til satsreguleringen.

## 9. Præcisering af bilaterale transporter i bekendtgørelsen

SLD bemærker, at der i udkastets § 3, stk. 1, og 4, stk. 1, bør præciseres, at der med bilaterale transporter menes bilaterale godstransporter i § 3, stk. 1, og bilaterale bustransporter i § 4, stk. 1.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Udkastet er tilrettet, så det fremgår eksplicit, hvilken type af bilateral international transport, der menes i § 3, stk. 1 og § 4, stk. 1.

## 10. Omformulering af undtagelsesbestemmelserne i § 3 (og § 4) i bekendtgørelsen

Dansk Erhverv og SLD bemærker, at § 3, stk. 1, bør omformuleres, da bestemmelsen er uklar og skaber tvivl.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning og har justeret ordlyden i bekendtgørelsens §§ 3 og 4 med henblik på at tydeliggøre, hvornår udenlandske virksomheder er undtaget for bekendtgørelsens anvendelsesområde.

## 11. Definition af intelligente takografer i bekendtgørelsen

DTL – Danske Vognmænd, Dansk Erhverv og SLD bemærker, at man bør definere hvad der menes med "intelligente takografer" i bekendtgørelsesudkastets § 4, stk. 2.

Det anbefales i den forbindelse, at der henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf præciseret, hvad der menes med intelligente takografer i bekendtgørelsens §§ 3 og 4.*

## **12. Undtagelse af ikke-bilaterale internationale transportere for anmeldelsespligten i bekendtgørelsen**

SLD bemærker, at de støtter, at ikke-bilaterale internationale transportere ikke er omfattet af aflønningskravet fastsat i bekendtgørelsesudkastets § 9. Det bemærkes dog, at denne type af transport ligeledes bør undtages fra kravet om anmeldelsespligt, idet formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne mulighed for at føre kontrol efter ophør af udstationeringen, om aflønningskravet overholdes, hvorfor der ikke er grundlag for at indføre administrative byrder ved denne transportform.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at ikke-bilaterale internationale transportere ikke kan undtages fra registreringskravet, da førere der udfører denne type transport skal anses for at være udstationeret og være beskyttet af de rettigheder en udstationeret arbejdstager sikres gennem lovpakken.*

## **13. Manglende angivelse af minimumstimesats ved 3. landskørsel i bekendtgørelsen**

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at chauffører, der udfører ikke-bilaterale internationale transportere (også kaldet 3. landskørsel) i Danmark, også er omfattet af udstationeringsreglerne, og at der på den baggrund ligeledes bør fastsættes en minimumstimesats for udførsel heraf, i bekendtgørelsens § 9.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at bemærkningen om tredjelandskørsel vedrører lovforslag L62, som er vedtaget. Færdselsstyrelsen kan henvise til Transportministeriets bemærkninger i høringsnotatet af den 10. november 2021 om de indkomne høringsvar til forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.*

*(Tilladelsesordning for international kørsel i varebiler, ændrede betingelser for udførelse af national godskørsel i varebiler og udstationering af førere i vejtransporten m.v.)*

*"Håndhævelsesdirektivet vurderes ikke at være gældende for de danske regler om omkostningsniveau, hvorfor der ikke ses nogen national forpligtelse til at omfatte "tredjelandskørsel" af omkostningsniveauet. Hvilke kørselstyper, der omfattes tilsynet med omkostningsniveauet, beror på en identificering af, hvorvidt kørslen er i direkte konkurrence med national kørsel. Transportministeriet kan henvise til betækningsarbejdet i Udvalget om Sikring af Ordrede Forhold på Vejtransportområdet, hvor samspejlet mellem udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet blev undersøgt. Her blev det vurderet, at de danske regler for omkostningsniveau ikke er underlagt håndhævelsesdirektivet. Transportministeriet skal endeligt bemærke, at man ikke er afvisende for at udvide reglerne om omkostningsniveauet til at omfatte "tredjelandskørsel". Henset til den danske model er det dog Transportministeriets vurdering, at en udvidelse bør komme på baggrund af en fælles indstilling fra FH og DA, som det også var tilfældet for cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport. Det vil herefter kræve et grundigt juridisk arbejde at vurdere, om der er gyldig lovhjemmel til at omfatte tredjelandskørsler af omkostningskravet. Det vurderes, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer."*

*Endvidere bemærkes det at Transportministeriet i foråret 2022 vil foretage en vurdering af mulighederne for at omfatte tredjelandskørsel i aflønningskravet.*

*Færdselsstyrelsen deler forståelsen af, at formålet med det sektorspecifikke udstationeringsdirektiv 2020/1057 er at sikre effektiv og fair konkurrence, samt forebyggelse af social dumping. Det er dog også Færdselsstyrelsens opfattelse, at spørgsmålet om tredjelandskørsel i henhold til aflønningskravet, er et emne der skal vedtages på politisk niveau, i samarbejde med arbejdsmarkedsparterne. Færdselsstyrelsen har således ikke fundet anledning til at foretage en ændring af bekendtgørelsesudkastet.*

#### **14. Omgåelse af minimumstimesatserne i forbindelse med udstationering af førere i Danmark**

FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd har i deres høringssvar bemærket, at de ønsker at få belyst, hvorvidt Færdselsstyrelsen og politiet har mulighed for at kontrollere, om en udenlandsk transportvirksomhed forsøger at omgå minimumstimesatserne i forbindelse med udstationering af førere i Danmark, ved at registrere sig som selvstændige erhvervsdrivende uden ansatte gennem den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked.

##### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte førere, der udfører cabotagekørsel med gods eller passagerer, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale transporter ikke er omfattet af registreringspligten der følger af bekendtgørelsesudkastets § 5, jf. § 2. Selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte førere falder således udenfor bekendtgørelses anvendelsesområde.*

Færdselsstyrelsen bemærker, at udenlandske virksomheder med ansatte førere som led i bekendtgørelsens § 5 har pligt til at indsende en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade, der er forbundet til imisystemet, senest samtidigt med udstationeringens begyndelse. Denne udstationeringserklæring skal bl.a. indeholde oplysninger om virksomhedens identitet, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 2, nr. 1. Udstationeringserklæringen er genstand for Færdselsstyrelsens og politiets kontrol, og kan kræves forevist som led i Færdselsstyrelsen og politiets vejsidekontroller, jf. bekendtgørelsens § 6, stk. 1, nr. 1.

#### **15. Bemærkninger til 14-dagsfristen i bekendtgørelsesudkastets § 8, stk. 2.**

ITD bemærker, at bekendtgørelsesudkastet fastsætter en svarfrist for danske virksomheder på 14 dage til at indsende dokumentation om udstationering, og at denne frist ikke harmonerer med Færdselsstyrelsens frist på 25 arbejdsdage, til at videreformidle oplysninger til den kompetente myndighed i værtsmedlemsstaten.

ITD foreslår at svarfristen for danske virksomheder fastlægges til 28 dage, hvorefter Færdselsstyrelsen har mindst én uge til at videregende de indhentede oplysninger.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager bemærkningen til efterretning. Styrelsen har derfor tilrettet svarfristen fra 14 dage til 21 dage.

Færdselsstyrelsen bemærker, at svarfristen blev fastsat under betragtning af, at den danske virksomhed i overensstemmelse med direktiv (EU) 2020/1057 art. 1, stk. 11, og forud for en eventuel anmodning fra Færdselsstyrelsen, har haft 8 uger til at besvare værtsmedlemsstatens anmodning. Det bemærkes endvidere, at Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med principperne for god forvaltningsskik bør have mulighed for at rykke modtageren for svar med en ny svarfrist inden udløbet af den absolutte frist for bevarelse på 25 arbejdsdage til den kompetente myndighed i værtsmedlemsstaten. Færdselsstyrelsen vurderer på den baggrund, at 21 dage er en rimelig frist for danske virksomheder til at tilvejebringe Færdselsstyrelsen disse oplysninger.

#### **16. Anmodning om en vejledning til reglerne**

ITD bemærker, at der i tillæg til bekendtgørelsen er behov for en vejledning om de nye udstationeringsregler, idet der forsat opleves stor usikkerhed omkring hvordan reglerne skal efterleves i praksis.

Dansk Erhverv og SLD bemærker ligeledes, at de opfordrer til styrelsens udarbejdelse af en vejledning omkring start- og sluttidspunktet for, hvornår en fører skal aflønnes i overensstemmelse med minimumstimesatsen.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret ønsket om en vejledning. Styrelsen kan oplyse, at der vil blive offentliggjort vejledninger omkring regelsættet på [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk) inden reglernes ikrafttræden.

### **17. Ikke-konsekvent og upræcis henvisning til udenlandske virksomheder**

Dansk Erhverv og SLD bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastet anvendes forskellige udtryk, såsom "udenlandske virksomheder", "udenlandsk virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat" og blot "virksomhed". Det bemærkes, at det bør fremgå mere præcist, hvilke virksomheder, der henvises til, eksempelvis om der henvises til virksomheder etableret i EU eller om også virksomheder etableret uden for EU ligeledes er omfattet.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen tager Dansk Erhvervs bemærkning til efterretning. Styrelsen har på baggrund heraf tilrettet formuleringen til "virksomheder, etableret i en anden EU-medlemsstat".

### **18. Vejledningsperiode**

Dansk Erhverv og SLD bemærker, at det nye IMI-system kræver tilvænning hos virksomhederne, idet systemet er nyt. Derfor ønskes der en vejledningsperiode, som tidligere.

Ligeledes anbefales det, at der afholdes et infomøde om det nye IMI-system.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret ønsket om en vejledningsperiode, og det vil indgå i overvejelsen omkring fastlæggelsen af proceduren for håndhævelsen mellem Færdselsstyrelsen og Politiet.

### **19. Adgang til anmeldelse/registrering i IMI**

SLD bemærker, at det bør være muligt med en adgang til at anmelde/registrere IMI ved brug af inter-face for at lette de administrative byrder for virksomhederne. SLD ønsker, såfremt dette ikke er muligt, at Færdselsstyrelsen arbejder for muligheden via de europæiske kanaler.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at IMI-systemet og brugerfladen, der er forbundet hertil, er udarbejdet og gjort tilgængeligt af EU-Kommissionen, hvorfor styrelsen ikke har mulighed for at ændre i brugen af systemet.

Færdselsstyrelsen har noteret anbefalingen og vil undersøge mulighederne herfor i rette regi.



## 20. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

SLD bemærker, de ikke er enige med Færdselsstyrelsens vurdering af, at der kun er tale om mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. SLD er interesseret i at vide, hvordan styrelsen er kommet frem til denne konklusion, og hvilke beregninger og antagelser der ligger bag. SLD opfatter, at der er tale om et omfattende og kompliceret regelsæt, som virksomhederne skal bruge væsentlige ressourcer på at efterleve.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at vurderingen af de administrative konsekvenser for erhvervslivet alene beror på en vurdering af konsekvenser for danske virksomheder.*

*Bekendtgørelsen er i store træk alene gældende overfor virksomheder, der er etableret i andre EU- eller EØS-lande, og som udstationerer førere i Danmark.*

*Styrelsen har dog vurderet, at danske virksomheder, der udstationerer førere i udlandet, og som ikke opfylder deres EU-retlige forpligtelse til at indsende oplysninger efter anmodning fra værtsmedlemsstaten, kan blive mødt af administrative konsekvenser forbundet med den senere pligt til at indsende disse oplysninger til Færdselsstyrelsen efter anmodning fra en myndighed i værtsmedlemsstaten.*

*Styrelsen har ikke tal på, hvor mange danske virksomheder der udstationerer førere i andre EU-medlemslande, og som ikke overholder pligten til at indsende oplysninger. Derfor er det ikke muligt at komme med et præcist tal på antallet af danske virksomheders udstationerede førere i et andet EU-land, men Færdselsstyrelsen vurderer, at det er langt de fleste danske virksomheder, der overholder deres forpligtelser i andre medlemsstater, hvorfor den administrative konsekvens er vurderet som værende under bagatelgrænsen på 4 mio. kr.*

## 21. Førerens mulighed for at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller anden person eller enhed

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker, det bør præciseres i bekendtgørelsen, at det i forbindelse med vejkontrollen er tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller anden person eller enhed, således at ethvert dokument kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen. Det bemærkes hertil, at dette følger af forordning nr. 2020/1055, artikel 2, litra c.

Det bemærkes endvidere, at det er samme bevis, der skal forelægges ved en cabotagekontrol og ved en kontrol af udstationeringer, og at der derfor implicit følger de samme rettigheder for at kontakte kontor m.v.

Det bemærkes yderligere hertil, at der i bekendtgørelsesudkastet er brugt ordet "fremvise" og ikke "tilgængelig gøre", som det fremgår af direktiv 2020/1057, artikel 1, stk. 11, litra b. "Tilgængelig gøre" vurderes at være det mest præcise, da dette giver mulighed for at fremskaffe dokumentationen ved at kontakte kontor, transportleder m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af art. 1, stk. 11, litra b) i direktiv 2020/1057, at der er tale om to forpligtelser; en for henholdsvis operatøren og en for føreren.

Det er operatørens pligt at sikre, at føreren råder over dokumentationen som omhandlet i bestemmelsens nr. i)-iii), enten på papir eller elektronisk. Det er førerens pligt ved vejsidekontrol at have og tilgængeliggøre det overfor kontrolmyndigheden. Færdselsstyrelsen vurderer, at det ikke kan fortolkes derhen, at føreren skal fremskaffe dokumentationen under kontrollen.

## **22. Bemærkninger til fristen på 8 uger**

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker at ordlyden ikke er i overensstemmelse med direktiv 2020/1057, artikel 1, stk. 11. Af bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 1 fremgår det, at virksomheden inden for otte uger efter udstationeringens ophør skal indsende dokumentation, hvorimod det følger af direktivet at der er tale om 8 uger efter datoen for anmodningen er modtaget i medlemsstaten.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har tilrettet bekendtgørelsesudkastet som følge af bemærkningen.

## **Bilag 1**

3F Fælles Fagligt Forbund

Arbejdsgiverforeningen KA

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Bilsynsbranchen

Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

Dansk Industri

Det Faglige Hus

DI Transport

DTL – Danske Vognmænd

DTL's Arbejdsgiverforening

Erhvervsstyrelsen (OBR)

FDL - Frie Danske Lastbilsvognmænd

FDM (Forenede Danske Motorejere)

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL – Kommunernes Landsforening

Krifa

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet