



Transportministeriet

Departementet

HØRINGSSVAR

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Nedenfor følger høringssvar sendt til Transportministeriet vedrørende lovforslag vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

Brevdato 18-08-2021

Afsender hans.graversen@3f.dk Sendt af Hans Christian Graversen,
Transportgruppen: hans.graversen@3f.dk

Modtagere Transportministeriet (trm@trm.dk)

Akttitel Fra 3F vedr. Høringssvar om udkast til lovforslag om lov om
godskørsel mv. - Journalnummer 2021-3059

Sagsnummer 2021 - 3059

ID-nummer 806598

Versionsnummer 1

Ansvarlig TRM Trine Niss Bjørling

Vedlagte dokumenter journalnummer 2021-3059 (Høringssvar vedr. udkast til
lovforslag om lov om godskørsel mv)
Høringssvar 3F Transport om ændring af lov om godskørsel mv
jf implementering af EUs vejpakke

**Dokumenter uden PDF-
version (ikke vedlagt)**

Udskrevet 20. sep 2021

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: hans.graversen@3f.dk (hans.graversen@3f.dk)
Titel: journalnummer 2021-3059 (Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om lov om godskørsel mv)
Sendt: 18-08-2021 11:45
Bilag: Høringssvar 3F Transport om ændring af lov om godskørsel mv jf implementering af EUs vejpakke.pdf;

Til Transportministeriet / Departementet.

Hermed på vegne af 3F Transport høringssvar fra 3F Transport vedrørende "Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)"

Journalnummer: 2021-3059.

Venlig hilsen,
Hans Christian Graversen

Venlig hilsen

Hans Christian Graversen

3F Transport
Kampmannsgade 4, 1790 København V

Mobil: 21497230
E-mail: hans.graversen@3f.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 25. juni 2021 11:24

Til: 3F DK <3f@3f.dk>;

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)

Til høringssparterne på vedlagte høeringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) i ekstern høring.

Høringmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65301>.

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk **senest onsdag den 18. august 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail tnb@trm.dk og telefon 72267010.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk



Transport

3F Transport, 1790 København V.

København, 18. august 2021

ATT: Transportministeriet, Departementet
Frederiksholmskanal 27F
1220 København K

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

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til det forventede lovforslag fra transportministeren vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.).

Lovforslagene er helt nødvendig opfølgning på - og implementering af - de vigtigste ændringer i EU's regelsæt for velgodstransport i mere end et årti og af afgørende betydning for sikring af et fair transportmarked i Europa båret af sund konkurrence frem for konkurrence på stadig ringere løn- og ansættelsesvilkår og kreative forretningsmodeller.

3F Transport vil gerne benytte lejligheden til at takke både den nuværende og den forrige regering og Transportministeriet for aktiv og konstruktiv medvirken i forhold til de ændringer af EU's regler, der er blevet resultatet af den lange proces, der førte til vedtagelsen af EU's vejpakke.

I forhold til de bebudede forslag til lovændringer har 3F Transport følgende bemærkninger:

- **Godsloven og buskørselsloven:**

Udstedelse af tilladelser: 3F Transport kan tilslutte sig de bebudede ændringer i forhold til betingelserne for udstedelse af tilladelser til gods- og buskørsel og til godkendelse af transportlederen. Det samme gælder satsen: 50.000 kroner i offentlig gæld samt sproglige ændringer. 3F Transport kan tilslutte sig fordi ændringerne er en helt logisk konsekvens, der flugter med EU's nye regler. På samme måde og af samme årsager kan 3F Transport tilslutte sig de bebudede forslag til krav til tilladelser samt "mindre justeringer" i forhold til danske virksomheders varebiler, der udfører internationale transporter.



Transport

Sektorspecifik regulering for udstationering: 3F Transport er enig i, at de netop ikrafttrådte regler for udstationering, brug af ordre public princippet og krav til aflønning af buschauffører og lastbilchauffører, der kører cabotage og kombineret transport tilpasses som beskrevet, når EU's lex specialis om udstationering af chauffører træder i kraft i februar 2022. Det er en logisk følge heraf, at det danske UTIK-register ikke længere anvendes, og at man i stedet bruger den fælleseuropæiske løsning baseret på IMI-systemet. Hensigten med EU's vejpakke er netop fælles regler og enstrenget fælles adgang til kontrol – og ikke 27 forskellige måder at fortolke EU's regler og 27 forskellige måder at registrere og kontrollere køretøjer, transportvirksomheder og udstationeringserklæringer og aflønning af førere.

Derfor er 3F Transport **IKKE** enig i og derfor kan 3F Transport **IKKE** tilslutte sig, at lovforslaget, de facto, alene omfatter buschauffører og lastbilchauffører, der kører cabotagekørsel og kombinerede transporter.

EU's lex specialis for førere i europæisk vejtransport omfatter også såkaldt tredjelandskørsel – altså transporter, der udgår fra og/eller tilgår et tredjeland og hvor transporten således ikke på nogen måde vedrører det marked, hvor transportvirksomheden er registreret.

Derfor mener 3F Transport naturligvis også, at tredjelandskørsel skal omfattes af samme regelsæt, krav om registrering og krav om aflønning som cabotagekørsel og kombinerede transporter. Helt efter samme mønster som dette også vil ske i andre EU-lande og således som de af EU-faciliterede nyoprettede registrerings- og kontrolsystemer er tiltænkt og klar til brug nationalt og som led i grænseoverskridende kontrol og håndhævelse fra februar 2022.

3F Transport skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at dette (håndhævelse af udstationeringsregler for tredjelandskørsel og andre elementer af EU's nu vedtagne vejpakke) også var en klar forudsætning for Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa), der blev vedtaget af et enigt Folketing 8. november 2018. Vedtagelsen lyder som følger:

"I EU-forhandlinger skal regeringen lægge afgørende vægt på danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med tredjelandskørsel til, samt cabotage- og kombitransporter i Danmark. Målet er styret, ikke fri bevægelighed! Regeringen skal sikre: • Øget kontrol på veje, rastesteder i terminal- og havneområder. • Kontrol af ulovlige chaufførugevhil. • Håndhævelse af EU's eksisterende udstationeringsregler for chauffører."

3F Transport skal endvidere påpege, at vedtagelsen ikke levner tvivl om, at det var Folketingets enige hensigt, at ikke mindst tredjelandskørsel skulle reguleres på samme måde som cabotagekørsel og kombineret transport i fremtiden via EU-lovgivning og medfølgende dansk lovgivning. Og at der, indtil vedtagelse af ny EU-lovgivning, hurtigst muligt skulle igangsættes håndhævelse af EU's allerede eksisterende regler.

Det var på den baggrund, den daværende regering straks efter vedtagelsen af V5 i november 2018 bad FH, Fagbevægelsens Hovedorganisation og DA, Dansk Arbejdsgiverforening komme med en indstilling til ny dansk lovgivning om dansk håndhævelse af de dagældende EU-regler om udstationering af lastbilchauffører og buschauffører. En indstilling, der i juni 2020 førte til vedtagelse af ny lovgivning, der på transportområdet fra og med 1. januar 2021 har sikret dansk kontrol og håndhævelse EU's nugældende regler for udstationering.

3F Transport skal desuden henlede opmærksomheden på, at den konkrete årsag til Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa) var års mediehistorier og diskussioner i transportbranchen om usle vilkår for især Østeuropæiske lastbilchauffører efterfulgt af af



Transport

dækningen i oktober/november 2018 af den såkaldte Padborg-sag, hvor 200 filippinske chauffører arbejdede med Padborg i Danmark og virksomheden Kurt Beier Transport A/S som udgangspunkt for transporter i Europa.

I den konkrete sag var chaufførerne ansat i et polsk datterselskab ejet af Kurt Beier Transport A/S og således aflønnet efter polske regler og lovgivning frem for danske regler og overenskomster, selv om de pågældende polsk ansatte chauffører og de til arbejdet anvendte polsk indregistrerede lastbiler aldrig udførte transporter i Polen eller til og fra Polen. De filippinske chauffører kørte først og fremmest internationale transport med Danmark som udgangspunkt (pålæsningsland) og lande som Tyskland, Italien og Frankrig som destination (aflæsningsland).

Det er netop denne form for transport, der defineres som tredjelandskørsel - og tredjelandskørsel blev, ikke mindst som følge af målrettet dansk indsats, konkret mål for EU's lex specialis på lige fod med cabotagekørsel og kombinerede transporter.

På den baggrund vil det være fuldstændig ulogisk og i direkte strid med Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa), hvis ikke også ny dansk lovgivning og tilhørende regler for registrering, kontrol og lønkrav omfatter tredjelandskørsel. Samtidig vil det efterlade Danmark som et land, der ikke fuldt ud efterlever EU's nyligt vedtagne lex specialis og dermed ikke bidrager fuldt ud til at transportvirksomheder, transporter og aflønning af chauffører registreres og kontrolleres ensartet og effektivt i samtlige i andre lande.

Det vil tillige kunne resultere i, at Danmark bliver en form for "safe haven" for såkaldte postkasseselskaber og virksomheder, der fortrinsvis anvender transportmønstre, hvori tredjelandskørsel indgår og således kan omgå eller forsøge at omgå fælleseuropæisk lovgivning og bestræbelserne på at opnå en mere fair europæisk transportsektor. På den baggrund bemærker 3F Transport desuden (jf. høringsbrevets andet punkt om udstationering), at ny lovgivning som udgangspunkt hverken bør have som udgangspunkt, hvorvidt Danmark skal over- eller underimplementere EU-lovgivning. Ny lovgivning skal have som udgangspunkt, at Danmark skal efterleve EU-lovgivning sideløbende med, at tråden i den hidtidige danske EU-tilgang til området følges op.

3F Transport skal således meget kraftigt opfordre til, at også tredjelandskørsel (cross trade) omfattes af ny dansk lovgivning: Med samme løvkraft og krav til registrering og med samme kontrolindsats som cabotagekørsel og kombineret transport.

3F Transport skal desuden bemærke, at samme form for argumentation gælder for varebiler mellem 2.5 og 3.5 tons. Også disse køretøjer er omfattet af EU's lex specialis og bør derfor helt naturligt omfattes af samme regler og dermed samme mulighed for kontrol og håndhævelse. I Danmark såvel som over grænser.

I den forbindelse skal 3F Transport påpege, at det formentlig er en korrekt antagelse, at udenlandske varebiler med chauffører ansat til lav løn på nuværende tidspunkt endnu ikke udgør et stort problem i Danmark i forhold til cabotagekørsel, kombineret transport og tredjelandskørsel. Men varebiler ned til 2.5 ton er taget med i EU's vejpakke og lex specialis på baggrund af ønsker og krav fra særligt Tyskland, Frankrig og Benelux-landene. Det blev varebiler, fordi social dumping og lavpris transport i varebiler i løbet af få år er blevet en særdeles stor udfordring for transportmarkederne i Tyskland, Frankrig og Benelux-landene – ikke mindst som følge af et lavere kontrol og håndhævelsesstryk sammenlignet med store lastbiler. Samme udvikling kan desværre forventes i Danmark i takt med at såvel tunge køretøjer som førere af tunge køretøjer bliver mål for øget kontrol.



Transport

Midler til kontrol indsats: Som konsekvens af ovenstående bemærkninger skal 3F Transport desuden fremføre, at de foreslåede økonomiske midler til kontrol i Danmark næppe er tilstrækkelige, da disse midler alene omfatter kontrol mv. af cabotagekørsel og kombinerede transporter. Med inddragelse af tredjelandskørsel vil både registrering og kontrol bibringes en større volumen. Det samme gælder ved inddragelse af varebiler i lovens dækningsområde jf. EU's lex specialis for førere i europæisk vejtransport. Derfor anslår 3F Transport, at de afsatte midler konkret bør suppleres med mindst 5 millioner kroner årligt.

Vedr. bemærkninger til udkast til lovforslag: Afslutningsvis skal 3F Transport bemærke, at ordlyden og argumentationsrammen heri – mere nøjagtigt bør afspejle de faktiske forhold i perioden 2018 til 2020. Nærmere bestemt blandt andet, at EU's gældende regler for udstationering er uklare, hvorfor det som konsekvens heraf alene blev cabotagekørsel og kombinerede transporter, der i første omgang blev genstand for ny dansk lovgivning, kontrol og håndhævelse. Dette var på ingen måde udtryk for et politisk ønske om, at tredjelandskørsel og tilsvarende regler for varebiler ikke bør være genstand for ny dansk lovgivning, kontrol og håndhævelse som led i implementeringen af EU's vejpakke. For hverken medlemmer af Folketinget, regeringen eller transportministeriets embedsfolk endsige FH og DA kunne i perioden november 2018 frem til sommeren 2020 kende det endelige udkomme af de særdeles svære og langvarige forhandlinger om EU's vejpakke – endsige tage højde herfor i lovarbejde, der blev igangsat med Folketingsbeslutning V5 om udenlandske chauffører i november 2018 eller i de processer, der førte til de nye regler beskrevet i den danske godslov.

- **Lov om udstationering af lønmodtagere:**

3F Transport kan tilslutte sig, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren overføres fra udstationeringsloven til godskørselsloven og buskørselsloven. Men som det fremgår i ovenstående bør reglernes ligeledes gælde for udenlandske chauffører i varebiler. Selve overflytningen af reglerne fremstår logisk, idet der er tale om Europæisk særlovgivning (lex specialis), der målrettes chauffører og virksomheder, der udfører grænseoverskridende transporter. Og som derfor netop ikke er omfattet af de alment gældende udstationeringsregler jf. EU's udstationeringsdirektiv (moderdirektivet). Af disse årsager og på baggrund af vejtransportens grænseoverskridende natur og virkemåde uden fast arbejdssted i længere perioder og som følge af et special designet og fælles europæisk registrerings og kontrol regime (IMI) bør Danmark naturligvis fuldt og helt implementere og håndhæve alle dele af den nye lex specialis for førere af såvel busser og lastbiler som varebiler – og i alle de af lex speciales omfattede transportformer fra cabotage og kombinerede transporter til tredjelandskørsel (cross trade).

- **Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren:**

3F Transport kan tilslutte sig de beskrevne forslag til ændringer i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere indenfor vejtransportsektoren og ser frem til supplerende høring herom. Som udgangspunkt er 3F Transport helt enig i, at en risikobaseret kontrol målrettet virksomheder, der allerede har udvist problematisk adfærd i forhold til brud på reglerne om køre- og hviletid både klog og adfærdsregulerende lovgivning til gavn for hele transportbranchen og dens lovferterlevende virksomheder og ansatte.

På vegne af 3F Transport

venlig hilsen,

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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Hans Christian Graversen, Transportgruppen (hans.graversen@3f.dk)
Titel: journalnummer 2021-3059: Supplerende høring
Sendt: 27-09-2021 13:01
Bilag: Supplerende høringssvar 3F Transport om ændring af lov om godskørsel mv jf implementering af EUs vejpakke.pdf; National implementation posting of workers.docx;

Til Transportministeriet / Departementet.

Hermed på vegne af 3F Transport supplerende høringssvar – samt bilag - fra 3F Transport vedrørende ”supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Journalnummer: 2021-3059.

Venlig hilsen,
Hans Christian Graversen

Venlig hilsen

Hans Christian Graversen

3F Transport

Kampmannsgade 4, 1790 København V

Mobil: 21497230

E-mail: hans.graversen@3f.dk

3F Transport, 1790 København V.

København, 27. september 2021

ATT: Transportministeriet, Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

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

3F Transport takker for muligheden for at afgive supplerende høringssvar i forhold til det forventede lovforslag fra transportministeren vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.).

3F Transport skal i den forbindelse og for helhedens skyld henvise til høringssvar afgivet 18 august vedr.:

- Godskørselsloven og buskørselsloven
 - Udstedelse af tilladelser
 - Sektorspecifik regulering for udstationering
 - Midler til kontrolindsats
 - Supplerende bemærkninger
- Lov om udstationering af lønmodtagere
- Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere

Ovennævnte høringssvar er for sammenhængens skyld vedlagt dette høringssvar som bilag tillige med en supplerende bemærkning jf. EU's krav til implementering af udstationeringsreglerne jf. det nye generelle udstationeringsdirektiv og ikke mindst den speciallovgivning (lex specialis), der for så vidt angår transportområdet, bygger på en branchespecifik version af det generelle udstationeringsdirektiv.

I forhold til supplerende høring har 3F Transport følgende bemærkninger:



Transport

- **Godsloven (11-kilos-reglen):**

3F Transport kan bakke fuldt op om de foreslåede ændringer, ikke mindst i forhold til afskaffelse af 11-kilo-reglen. 3F Transport skal i den forbindelse fremhæve, at ændringerne i vægtgrænsen og afskaffelse af 11-kilos-reglen både vil få positiv betydning for håndhævelse af reglerne og sikre at danske vægtgrænser for varebiler følger de samme vægtgrænser, der findes i de nye EU-regler for varebiler (mellem 2.500 og 3.500 kilo), der indføres med vejpakken.

- **Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejgodstransporten:**

Hidtil reglerne om arbejdstid, kontrol af reglerne om arbejdstid og sanktionering af brud på reglerne om arbejdstid været implementeret i de gældende kollektive overenskomster jf. den danske tradition herfor på hele arbejdsmarkedet. 3F Transport skal her gøre gældende, at implementering af direktiver om EU-bestemte regler på arbejdsmarkedet via overenskomsterne normalt anses for at være bedst i tråd med danske traditioner og normal dansk tilgang til implementering af EU-bestemte regler på arbejdsmarkedet. Omvendt har 3F Transport naturligvis forståelse for, at der EU-retsligt kan være tungtvejende grunde til at fravige denne tradition og praksis i forhold til særlige sektorspecifikke EU-regler. I dette tilfælde kombinationen af kontroldirektivets og vejpakken samlede krav om et kontroltryk på samlet set 3 procent af arbejdstimerne udført på vejtransportområdet og i forhold til såvel køre- og hviletid, arbejdstid og øvrige regler.

Derfor – og som nævnt i hørings svar afgivet 18. august 2021 - skal 3F Transport bemærke, at 3F Transport som udgangspunkt er helt enig i, at en risikobaseret kontrol målrettet virksomheder, der allerede har udvist problematisk adfærd i forhold til brud på reglerne om køre- og hviletid er både klog og adfærdsregulerende lovgivning til gavn for hele transportbranchen og dens lovefterlevende virksomheder og ansatte – hvis dette EU-retligt set er eneste mulighed for dansk efterlevelse af EU's regler for arbejdstid.

3F Transport ser således positivt på, at den nye myndighedskontrol af arbejdstid sideløbende følger kontrollen af køre-hviletidsreglerne. Omvendt skal 3F Transport dog bemærke, at 3F Transport ikke kan anbefale og støtte et sanktions/bøde-regime, der følger sanktions/bøde-regimet fra køre-hviletidsreglerne. 3F Transport ser ingen grund til – og vil advare kraftigt imod – at chauffører skal kunne idømmes bøder for brud på arbejdstidsreglerne. Det er alene arbejdsgivers ansvar, at arbejdstidsreglerne efterleves. En chauffør, der pålægges lovstridigt merarbejde af sin arbejdsgiver og således overskrider antallet af arbejdstimer vil således stå i en ganske urimelig situation og skulle vælge mellem risikoen for at miste jobbet og få en bøde.

I den forbindelse skal 3F Transport desuden påpege, at udførelsen af jobbet som chauffør i forvejen, og til forskel fra de fleste andre jobfunktioner på arbejdsmarkedet, er pålagt en ganske stor risiko for bødestraf i forhold til en række forskellige og i øvrigt logiske og rimelige situationer med det formål at højne trafikikkerheden: Fra brud på køre-hviletidsreglerne over brud på færdselsreglerne til kørsel i køretøjer, der ikke overholder lovens forskellige krav om sikkerhed og teknisk indretning. På den baggrund vurderer 3F Transport, at endnu en risiko for bødesanktion rettet mod chauffører er proportionel og i øvrigt kan medføre yderligere chaufførman- gel og flugt fra chauffør-faget.

3F Transport skal desuden opfordre til, at det klart beskrives i hvilke situationer, der tildeles bøder for brud på arbejdstidsreglerne, ligesom 3F Transport skal opfordre til en mere klar beskrivelse og juridisk afgrænsning af situationer, hvor partsaftale afvigelser, eksempelvis ændrede referenceperioder, fra arbejdstidsreglerne kan forekomme.

- [Supplerende bemærkninger i forhold til allerede afgivet høringsvar af 18. august 2021](#) vedr. regler om udstationering.

3F Transport skal – som supplement til allerede afgivet høringsvar af 18. august 2021 vedr. sektor specifikke regler for udstationering af førere i europæisk vejtransport – venligst gøre opmærksom på EU's vejledning vedr. national implementering af og information om udstationeringsregler, lønvilkår og fair konkurrencevilkår (konkret European Labour Authority – Working group document info october 2020). **Se vedlagte BILAG.**

Dokumentet beskriver klart, hvordan EU's kontroldirektiv og EU's udstationeringsdirektiv skal udmøntes i EU's medlemsstater. Og herunder, hvordan Danmark skal offentliggøre, og håndhæve efterlevelse af betaling af, en sektorspecifik lønsats for udstationerede arbejdstagere. Det gør Danmark allerede i dag i forhold til både cabotagekørsel og kombinerede transporter jf. lønsatser og myndighedskontrol beskrevet i Godsloven.

Derfor skal Danmark naturligvis på samme vis efterleve reglerne i forhold til såvel tredjelandskørsel som varebiltransport udført af udenlandske operatører på dansk territorium. En sektorspecifik vejledning fra EU-kommissionen for så vidt angår vejtransportens lex specialis forventes at udkomme i november/december 2021. Det kan forventes, at denne vejledning ikke afviger væsentligt fra vedlagte vejledning i forhold til det generelle udstationeringsdirektiv.

Tvært i mod kan det forventes en endnu klarere vejledning, da udstationeringsreglerne (lex specialis) i EU's vejpakke blandt andet beror på en fælles anmeldelsessystem af udstationerede chauffører (IMI) til brug for myndighedernes håndhævelse og udveksling af oplysninger.

Øvrige svar vedr. høring i forhold til det samlede lovforslag (bilag jf. høringsvar afgiftet af 3F Transport 18. august 2021)

- Godsloven og buskørselsloven:

Udstedelse af tilladelser: 3F Transport kan tilslutte sig de bebudede ændringer i forhold til betingelserne for udstedelse af tilladelser til gods- og buskørsel og til godkendelse af transportlederen. Det samme gælder satsen: 50.000 kroner i offentlig gæld samt sproglige ændringer. 3F Transport kan tilslutte sig fordi ændringerne er en helt logisk konsekvens, der flugter med EU's nye regler. På samme måde og af samme årsager kan 3F Transport tilslutte sig de bebudede forslag til krav til tilladelser samt "mindre justeringer" i forhold til danske virksomheders varebiler, der udfører internationale transporter.

Sektorspecifik regulering for udstationering: 3F Transport er enig i, at de netop ikrafttrådte regler for udstationering, brug af ordre public princippet og krav til aflønning af buschauffører og lastbilchauffører, der kører cabotage og kombineret transport tilpasses som beskrevet, når EU's lex specialis om udstationering af chauffører træder i kraft i februar 2022. Det er en logisk følge heraf, at det danske UTIK-register ikke længere anvendes, og at man i stedet bruger den fælleseuropæiske løsning baseret på IMI-systemet. Hensigten med EU's vejpakke er netop fælles regler og enstrenget fælles adgang til kontrol – og ikke 27 forskellige måder at fortolke EU's regler og 27 forskellige måder at registrere og kontrollere køretøjer, transportvirksomheder og udstationeringserklæringer og aflønning af førere.

Derfor er 3F Transport **IKKE** enig i og derfor kan 3F Transport **IKKE** tilslutte sig, at lovforslaget, de facto, alene omfatter buschauffører og lastbilchauffører, der kører cabotagekørsel og kombinerede transporter.

EU's lex specialis for førere i europæisk vejtransport omfatter også såkaldt tredjelandskørsel – altså transporter, der udgår fra og/eller tilgår et tredjeland og hvor transporten således ikke på nogen måde vedrører det marked, hvor transportvirksomheden er registreret.

Derfor mener 3F Transport naturligvis også, at tredjelandskørsel skal omfattes af samme regelsæt, krav om registrering og krav om aflønning som cabotagekørsel og kombinerede transporter. Helt efter samme mønster som dette også vil ske i andre EU-lande og således som de af EU-faciliterede nyoprettede registrerings- og kontrolsystemer er tiltænkt og klar til brug nationalt og som led i grænseoverskridende kontrol og håndhævelse fra februar 2022.

3F Transport skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at dette (håndhævelse af udstationeringsregler for tredjelandskørsel og andre elementer af EU's nu vedtagne vejpakke) også var en klar forudsætning for Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa), der blev vedtaget af et enigt Folketing 8. november 2018. Vedtagelsen lyder:

"I EU-forhandlinger skal regeringen lægge afgørende vægt på danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med tredjelandskørsel til, samt cabotage- og kombitransporter i Danmark. Målet er styret, ikke fri bevægelighed! Regeringen skal sikre: • Øget kontrol på veje, rasteplasser i terminal- og havneområder. • Kontrol af ulovlige chaufførugehvil. • Håndhævelse af EU's eksisterende udstationeringsregler for chauffører."



Transport

3F Transport skal endvidere påpege, at vedtagelsen ikke levner tvivl om, at det var Folketingets enige hensigt, at ikke mindst tredjelandskørsel skulle reguleres på samme måde som cabotagekørsel og kombineret transport i fremtiden via EU-lovgivning og medfølgende dansk lovgivning. Og at der, indtil vedtagelse af ny EU-lovgivning, hurtigst muligt skulle igangsættes håndhævelse af EU's allerede eksisterende regler.

Det var på den baggrund, den daværende regering straks efter vedtagelsen af V5 i november 2018 bad FH, Fagbevægelsens Hovedorganisation og DA, Dansk Arbejdsgiverforening komme med en indstilling til ny dansk lovgivning om dansk håndhævelse af de dagældende EU-regler om udstationering af lastbilchauffører og buschauffører. En indstilling, der i juni 2020 førte til vedtagelse af ny lovgivning, der på transportområdet fra og med 1. januar 2021 har sikret dansk kontrol og håndhævelse EU's nugældende regler for udstationering.

3F Transport skal desuden henlede opmærksomheden på, at den konkrete årsag til Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa) var års mediehistorier og diskussioner i transportbranchen om usle vilkår for især Østeuropæiske lastbilchauffører efterfulgt af adækningen i oktober/november 2018 af den såkaldte Padborg-sag, hvor 200 filippinske chauffører arbejdede med Padborg i Danmark og virksomheden Kurt Beier Transport A/S som udgangspunkt for transporter i Europa.

I den konkrete sag var chaufførerne ansat i et polsk datterselskab ejet af Kurt Beier Transport A/S og således aflønnet efter polske regler og lovgivning frem for danske regler og overenskomster, selv om de pågældende polsk ansatte chauffører og de til arbejdet anvendte polsk indregistrerede lastbiler aldrig udførte transporter i Polen eller til og fra Polen. De filippinske chauffører kørte først og fremmest internationale transport med Danmark som udgangspunkt (pålæsningsland) og lande som Tyskland, Italien og Frankrig som destination (aflæsningsland).

Det er netop denne form for transport, der defineres som tredjelandskørsel - og tredjelandskørsel blev, ikke mindst som følge af målrettet dansk indsats, konkret mål for EU's lex specialis på lige fod med cabotagekørsel og kombinerede transporter.

På den baggrund vil det være fuldstændig ulogisk og i direkte strid med Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa), hvis ikke også ny dansk lovgivning og tilhørende regler for registrering, kontrol og lønkrav omfatter tredjelandskørsel. Samtidig vil det efterlade Danmark som et land, der ikke fuldt ud efterlever EU's nyligt vedtagne lex specialis og dermed ikke bidrager fuldt ud til at transportvirksomheder, transporter og aflønning af chauffører registreres og kontrolleres ensartet og effektivt i samtlige i andre lande.

Det vil tillige kunne resultere i, at Danmark bliver en form for "safe haven" for såkaldte postkasseselskaber og virksomheder, der fortrinsvis anvender transportmønstre, hvori tredjelandskørsel indgår og således kan omgå eller forsøge at omgå fælleseuropæisk lovgivning og bestræbelserne på at opnå en mere fair europæisk transportsektor. På den baggrund bemærker 3F Transport desuden (jf. høringsbrevets andet punkt om udstationering), at ny lovgivning som udgangspunkt hverken bør have som udgangspunkt, hvorvidt Danmark skal over- eller underimplementere EU-lovgivning. Ny lovgivning skal have som udgangspunkt, at Danmark skal efterleve EU-lovgivning sideløbende med, at tråden i den hidtidige danske EU-tilgang til området følges op.

3F Transport skal således meget kraftigt opfordre til, at også tredjelandskørsel (cross trade) omfattes af ny dansk lovgivning: Med samme løvkraft og krav til registrering og med samme kontrolindsats som cabotagekørsel og kombineret transport.



Transport

3F Transport skal desuden bemærke, at samme form for argumentation gælder for varebiler mellem 2.5 og 3.5 tons. Også disse køretøjer er omfattet af EU's lex specialis og bør derfor helt naturligt omfattes af samme regler og dermed samme mulighed for kontrol og håndhævelse. I Danmark såvel som over grænser.

I den forbindelse skal 3F Transport påpege, at det formentlig er en korrekt antagelse, at udenlandske varebiler med chauffører ansat til lav løn på nuværende tidspunkt endnu ikke udgør et stort problem i Danmark i forhold til cabotagekørsel, kombineret transport og tredjelandskørsel. Men varebiler ned til 2.5 ton er taget med i EU's vejpakke og lex specialis på baggrund af ønsker og krav fra særligt Tyskland, Frankrig og Benelux-landene. Det blev varebiler, fordi social dumping og lavpris transport i varebiler i løbet af få år er blevet en særdeles stor udfordring for transportmarkederne i Tyskland, Frankrig og Benelux-landene – ikke mindst som følge af et lavere kontrol og håndhævelsesstryk sammenlignet med store lastbiler. Samme udvikling kan desværre forventes i Danmark i takt med at såvel tunge køretøjer som førere af tunge køretøjer bliver mål for øget kontrol.

Midler til kontrol indsats: Som konsekvens af ovenstående bemærkninger skal 3F Transport desuden fremføre, at de foreslåede økonomiske midler til kontrol i Danmark næppe er tilstrækkelige, da disse midler alene omfatter kontrol mv. af cabotagekørsel og kombinerede transporter. Med inddragelse af tredjelandskørsel vil både registrering og kontrol bibringes en større volumen. Det samme gælder ved inddragelse af varebiler i lovens dækningsområde jf. EU's lex specialis for førere i europæisk vejtransport. Derfor anslår 3F Transport, at de afsatte midler konkret bør suppleres med mindst 5 millioner kroner årligt.

Vedr. bemærkninger til udkast til lovforslag: Afslutningsvis skal 3F Transport bemærke, at ordlyden og argumentationsrammen heri – mere nøjagtigt bør afspejle de faktiske forhold i perioden 2018 til 2020. Nærmere bestemt blandt andet, at EU's gældende regler for udstationering er uklare, hvorfor det som konsekvens heraf alene blev cabotagekørsel og kombinerede transporter, der i første omgang blev genstand for ny dansk lovgivning, kontrol og håndhævelse. Dette var på ingen måde udtryk for et politisk ønske om, at tredjelandskørsel og tilsvarende regler for varebiler ikke bør være genstand for ny dansk lovgivning, kontrol og håndhævelse som led i implementeringen af EU's vejpakke. For hverken medlemmer af Folketinget, regeringen eller transportministeriets embedsfolk endsige FH og DA kunne i perioden november 2018 frem til sommeren 2020 kende det endelige udkomme af de særdeles svære og langvarige forhandlinger om EU's vejpakke – endsige tage højde herfor i lovarbejde, der blev igangsat med Folketingsbeslutning V5 om udenlandske chauffører i november 2018 eller i de processer, der førte til de nye regler beskrevet i den danske godslov.



Transport

- Lov om udstationering af lønmodtagere:

3F Transport kan tilslutte sig, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren overføres fra udstationeringsloven til godskørselsloven og buskørselsloven. Men som det fremgår i ovenstående bør reglerne ligeledes gælde for udenlandske chauffører i varebiler. Selve overflytningen af reglerne fremstår logisk, idet der er tale om Europæisk særlovgivning (lex specialis), der målrettes chauffører og virksomheder, der udfører grænseoverskridende transporter. Og som derfor netop ikke er omfattet af de alment gældende udstationeringsregler jf. EU's udstationeringsdirektiv (moderdirektivet). Af disse årsager og på baggrund af vejtransportens grænseoverskridende natur og virkemåde uden fast arbejdssted i længere perioder og som følge af et special designet og fælles europæisk registrerings og kontrol regime (IMI) bør Danmark naturligvis fuldt og helt implementere og håndhæve alle dele af den nye lex specialis for førere af såvel busser og lastbiler som varebiler – og i alle de af lex speciales omfattede transportformer fra cabotage og kombinerede transporter til tredjelandskørsel (cross trade).

På vegne af 3F Transport

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

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlberg (smp@trm.dk), Käthe Dahl-Jensen (kdj@danskerhverv.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk)
Fra: Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Titel: VS: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren - 2021-3059
Sendt: 18-08-2021 20:55
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til lovforslag.pdf; Høringssvar fra Dansk Erhverv - Til TRM - vedr. lovforslag om implementering af EU's vejpakke_18.08.2021.docx;

Til Transportministeriet

Se venligst vedlagte høringssvar.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

M. +4522650933
T. +4533746089
KBPI@DANSKERHVERV.DK

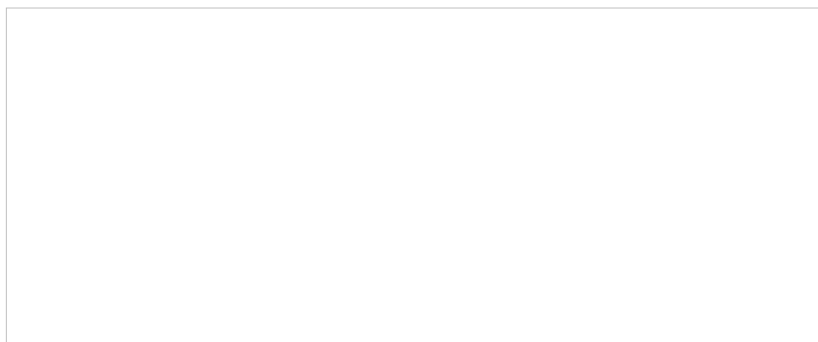


Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv. Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger. Vi arbejder for, at Danmark bliver verdens bedste land at drive virksomhed i. For kun på den måde kan vi fremtidssikre velstanden og velfærden i Danmark.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk



[Læs vores persondatapolitik online](#)

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 25. juni 2021 11:24

Til: 3f@3f.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; Høringssager <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Christoffer Greenfort <cgr@danskerhverv.dk>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater

<mail@danskeadvokater.dk>; info@deg.dk; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <dasp@dasp.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'Iederne@Iederne.dk' <Iederne@Iederne.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; SMVDanmark <SMV@SMVDanmark.dk>; SLD <mail@sld.nu>; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>; hha@advokatsamfundet.dk; mbso@tec.dk; mail@atax.dk; akt@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; danskbyggeri@di.dk; dfim@dfim.dk; info@dpt-dk.org; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; jep@bplatz.dk; ml@maskinlev.dk; post@midtsjællands-kf.dk; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@sikreveje.dk
Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65301>.

Eventuelle hørings svar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk **senest onsdag den 18. august 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail tnb@trm.dk og telefon 72267010.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409
tsp@trm.dk
www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 18. august 2021

Høringsvar vedr. ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v. (Implementering af EU's Vejpakke)

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 25. juni 2021.

Med lovforslaget ændres den danske vejtransportlovgivning med henblik på tilpasning og inkorporering af de dele af EU's Vejpakke, som finder anvendelse fra henholdsvis februar og maj 2022.

Det betyder, at lovgivningen tilpasses nye EU-regler om betingelser for tilladelse til udførelse af vejtransporterhvervet¹. Derudover indfører lovforslaget som følge af Vejpakken² noget nyt en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler (køretøjer mellem 2,5 og 3,5 tons). Lovforslaget indfører desuden som følge af Vejpakken særlige sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren samt administrative krav og kontrol³. Bemærkninger til lovforslaget nedenfor vil tage udgangspunkt i disse tre hovedelementer.

Vejtransporterhvervet er karakteriseret ved at være grænseoverskridende og have en høj grad af mobilitet. Reguleringen af sektoren sker derfor mest hensigtsmæssigt på EU-niveau for at sikre lige konkurrencevilkår og ordnede forhold.

Dansk Erhverv støtter på den baggrund op om EU's Vejpakke og noterer sig med tilfredshed, at den danske vejtransportlovgivning justeres og tilpasses, således at den ikke går videre end, hvad der følger af den nye EU-regulering. Et fælleseuropæiske regelsæt, der ikke pålægger store administrative byrder på virksomhederne, er afgørende for et effektivt og konkurrencedygtigt transportmarked i EU.

Betingelser for tilladelser til udførelse af vejtransporterhvervet

Lovforslaget justerer visse af vejtransportlovgivningens regler vedr. de betingelser, som virksomheder og transportleder skal opfylde for at få en tilladelse til at udøve erhvervet.

¹ Som følge af forordning 2020/1055.

² Som følge af forordning 2020/1055.

³ Direktiv 2020/1057.

Det sker som følge af, at Vejpakken⁴ explicit foreskriver, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav end fastsat i EU-reglerne, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve erhvervet. Der foretages som følge heraf justeringer af dansk ret.

Derudover fastsætter Vejpakken yderligere minimumsbetingelser, der skal indgå i medlemsstaternes bestemmelser om vandelskravet. Disse inkorporeres i dansk ret. Mht. vandelsvurderingen præciseres det, at virksomheder, der drives i selskabsform, og enkeltmandsvirksomheder skal vurderes efter de samme krav (lovforslagets § 1, nr. 8). Det bør fremgå af lovbemærkningerne her til, hvorvidt der er tale om teknisk ændring, eller om der er tale om en ændring af den hidtidige administrative praksis.

De nuværende EU-regler foreskriver, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Med Vejpakken skærpes kontrolkravet således, at der skal foretages kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler, hvor det er relevant. Der indsættes i lovforslaget en hjemmel, der implementerer det skærpede krav. Dansk Erhverv bemærker, at kontrollen skal være proportional.

Dansk Erhverv noterer sig ovenstående ændringer, der tilpasser dansk ret i overensstemmelse med Vejpakken.

Vedr. lovforslagets § 1, nr. 16 (udleje af chauffører)

Dansk Erhverv noterer sig forslaget om, at godskørselslovens § 6 a, stk. 3, vil finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler. Dansk Erhverv bemærker, at lovbemærkninger med fordel kan udfoldes mere, så baggrunden for, at international varebilstransport er koblet op på § 6 a, stk. 3 (og ikke § 6 a, stk. 2), tydeligere fremgår.

Nyt EU-krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler

Der er ikke i dag krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler. Vejpakken medfører, at virksomheder fra maj 2022 vil skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil (2,5-3,5 tons).

For at få udstedt en tilladelse vil virksomhederne som udgangspunkt skulle opfylde de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbil.

Dansk Erhverv bemærker, at en fællesskabstilladelse til international varebilstransport også bør kunne være gældende for national varebilskørsel. Det bør ikke være et krav at have begge varebilstilladelser, hvis man har tilladelse til international varebilskørsel efter EU-reglerne.

⁴ Ændringsforordningen nr. 2020/1055.

Med den model der lægges op til i lovforslaget, vil der fremadrettet være tre tilladelsesordninger i godskørselsloven: en for lastbiler, en for varebiler i international transport og en for national varebilskørsel. Dansk Erhverv kan bakke op om den model.

Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget ikke indeholder en ændring af den nationale varebilordning. Såfremt det skulle blive aktuelt, forudsætter Dansk Erhverv en fornyet høring.

Udstationering

For Dansk Erhverv er det afgørende, at kravene til virksomheder og chauffører mht. udstationering, herunder administrative krav og kontrolforanstaltninger, ikke går videre end den fælleseuropæiske lovgivning. Overimplementering eller nationale særregler skal undgås i implementeringen.

Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget indfører Vejpakkens udstationeringsmodel, og at det eksplicit fremgår flere steder i lovforslagets bemærkninger, at der ikke vil kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af Vejpakken, og at der alene vil kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres. Dansk Erhverv er enig heri.

Dansk Erhverv bemærker, at man fra dansk side i det fremadrettede EU-arbejde bør sikre, at der sker en harmoniseret implementering på tværs af medlemslandene. Det er afgørende for erhvervet og dets konkurrenceevne, at Vejpakken implementeres og håndhæves ens overalt i EU.

Præcisering af udstationeringssituationer – vægtgrænse (lovforslagets § 1, nr. 18 fsva. ny § 6 d)

Det er helt afgørende, at der er fuld klarhed over, hvornår en fører anses som udstationeret i lovens og direktivets forstand.

I lovforslagets bemærkninger er der på baggrund af Vejpakken (ændringsdirektiv 2020/1057) redegjort for under hvilke kørselssituationer, at en fører anses som hhv. udstationeret og ikke udstationeret.

Ændringsdirektivets artikel 1 fastsætter eksplicit, at en fører *ikke* er udstationeret under følgende former for vejgodstransport: 1) bilateral transport, 2) vejdelen af en kombineret transport, der i sig selv er en bilateral transport og 3) transit. Artikel 1 definerer også, at en fører anses som udstationeret under cabotagekørsel. Artikel 1 definerer ikke eksplicit flere kørselssituationer. Dog redegør ændringsdirektivets betragtning 12 og 13 for andre kørselssituationer, hvor føreren anses for at have en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstaten til, at vedkommende anses som udstationeret, hvilket lovforslagets bemærkninger også redegør for: Dvs. at en fører tilmed anses for udstationeret i forbindelse med udførelse af kombineret transport, såfremt vejdelen af denne udføres udelukkende på en værtsmedlemsstats område ("kombi-cabotage") eller såfremt kombikørslen udføres som ikkebilateral international transport. Endvidere anses en fører for udstationeret ved udførelsen af ikkebilateral international transport (dvs. det der visse steder kaldes "tredjelandskørsel").

Med henblik på at undgå uklarheder om, hvornår der indtræffer en udstationeringssituation, kunne der med fordel enten i lovforslagets bemærkninger eller kommende bekendtgørelser redegøres for, hvorvidt der i tilknytning til selve kørselssituationen (cabotage og ikkebilateral international transport) tilmed gælder en (nedre) vægtgrænse på førerens køretøj, som er afgørende for, om føreren anses som udstationeret eller ej under den pågældende kørsel, samt hvad denne vægtgrænse i givet fald er for de forskellige kørselssituationer.

Med andre ord, er der fx ifm. cabotagekørsel eller ikkebilateral international transport en nedre vægtgrænse på køretøjet, som er bestemmende for, om føreren anses som udstationeret under disse kørselssituationer, og dermed omfattes af kravene i medfør af den nye § 6 d i godskørselsloven?

IMI

Udenlandske virksomheder forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til Færdselsstyrelsen ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Det skal med lovforslaget sikres, at der tilføres tilstrækkelige ressourcer til, at IMI er udviklet og klar til drift i god tid forud for, at kravet træder i kraft til februar 2022. En forudgående brancherinddragelse ville være hensigtsmæssig. Det skal undgås, at branchen havner i en tilsvarende uheldig situation, som gjorde sig gældende ifm. udviklingen af det nationale register UTIK, hvor systemet ikke var klar til start.

Det er afgørende, at anmeldelsesordningen og brugerfladen tager højde for, at transportmarkedet er meget dynamisk, og at der kan forekomme ændringer mv. i planlagte kørsler med meget kort frist, hvorfor det skal være muligt at ændre allerede afgivne oplysninger om en given tur helt op til, at kørslen udføres. I udviklingen af systemet bør der arbejdes på, at registreringerne kan være periodiske, så man i én og samme omgang kan anmelde alle de køretøjer, man tænkes at anvende i en periode. Der bør endvidere være adgang til at anmelde/registrere digitalt i IMI ved brug af interface.

Oplysningerne i IMI bør alene gøres tilgængelig for myndighederne og ikke deles med andre parter.

Vejledningsperiode for håndhævelse af nye udstationeringsregler

Håndhævelsen af anmeldelsespligt mv. bør starte ud med en vejledende periode på samme måde som tilfældet var primo 2021 for så vidt angår ikrafttrædelsen af de nationale regler om anmeldelse mv. (lov nr. 870 af 14. juni 2020). Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at der er gode erfaringer med en indkøringsperiode, efter at reglerne er trådt i kraft.

Sanktioner (ændring af godskørselslovens § 17)

Godskørselslovens straffbestemmelser udvides til at omfatte overtrædelse af flere nye forhold; det drejer sig om i) kravet om tilladelse til varebiler i international transport, ii) kravet om anmeldelse i IMI, og iii) aflønningskravet for udenlandske chauffører ifm. udstationering. Dansk Erhverv noterer sig, at flere forhold bliver omfattet af eksisterende regler, men bemærker samtidig, at man er imod enhver form for udvidelse af den eksisterende straffbestemmelses indhold, herunder det allerede gældende medvirkeransvar.

Vedr. lovforslagets § 2, nr. 13

Med lovforslaget indsættes der et nyt kapitel 5 i buskørselsloven. Det har overskriften: ”Kapitel 5. Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer fragtførere i Danmark”.

Da det vedrører buskørselsloven, er ”fragtførere” ikke et retvisende begreb at anvende. Det bemærkes, at ”fragtførere” er anvendt i den tilsvarende overskrift i godskørselsloven.

Kontrol med arbejdstid (lovforslagets § 4)

Nærværende høring indeholder ikke forslag til ændring vedr. kontrol med arbejdstid, da denne del af lovforslaget udestår og forventeligt kommer i supplerende høring på et senere tidspunkt (ultimo august/primo september 2021).

Dansk Erhverv forbeholder sig i den forbindelse ret til at afgive yderligere bemærkninger til nærværende lovforslag, når det samlede lovforslag inkl. ændringer vedr. kontrol med arbejdstid sendes i høring.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Titel: Til TRM: VS: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere...-sagsnr 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 20:52
Bilag: Brev om fristudsættelse af høring.pdf; Høringsbrev af 6. september 2021.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til lovforslag.pdf; Høringssvar fra Dansk Erhverv - Til TRM - vedr. lovforslag om implementering af EU's vejpakke_27.09.2021.pdf;

Til Transportministeriet

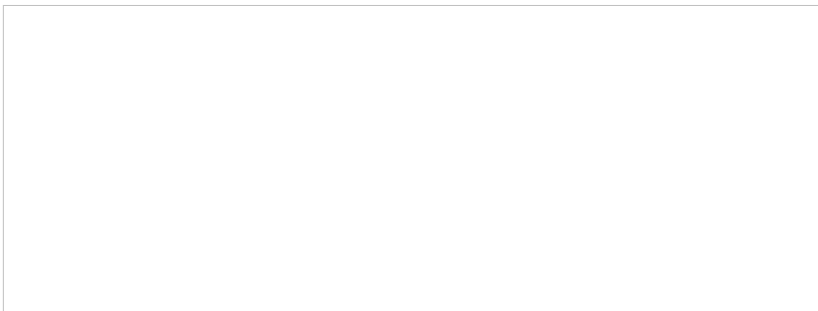
Se venligst vedlagte høringssvar.

Der henvises til sagsnr. 2021-3059.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

M. +4522650933
T. +4533746089
KBPI@DANSKERHVERV.DK



Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv. Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger. Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. september 2021 11:42

Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbso@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbgroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Høringssager <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union

<dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Christoffer Greenfort <cgr@danskerhverv.dk>; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier <info@deg.dk>; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <dasp@dasp.dk>; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfaglige.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen - VD <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sikreveje.dk; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; SLD <mail@sld.nu>; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 9139)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende eksternt høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

Fristen blev den 16. september 2021 udsat til onsdag den 22. september 2021, jf. nedenstående mail.

Det er blevet besluttet at udsætte fristen for besvarelse yderligere til mandag den 27. september 2021.

Brev om den nye fristudsættelse, og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest mandag den 27. september 2021 med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

Til: 3f@3f.dk (3f@3f.dk), hha@advokatsamfundet.dk (hha@advokatsamfundet.dk), Advokatsamfundet (samfund@advokatsamfundet.dk), Akademikernes Centralorganisation (ac@ac.dk), mbs@tec.dk (mbs@tec.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), mail@atax.dk (mail@atax.dk), akt@di.dk (akt@di.dk), ka@ka.dk (ka@ka.dk), Arbejdstilsynet (at@at.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), info@abdk.dk (info@abdk.dk), per.mikkelsen@vbggroup.com (per.mikkelsen@vbggroup.com), Autobranchens Handels- og Industriforening (autig@autig.dk), bil@di.dk (bil@di.dk), info@bilsynsbranchen.dk (info@bilsynsbranchen.dk), lasse.brodt@fk.dk (lasse.brodt@fk.dk), 'info@cfu-net.dk' (info@cfu-net.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), DTU Transport (transport@transport.dtu.dk), 'clhe@lf.dk' (clhe@lf.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Bilbrancheråd (info@dbr.dk), Dansk Bilforhandler Union (info@dbfu.dk), danskbyggeri@di.dk (danskbyggeri@di.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), 'info@danskerhvervsfremme.dk' (info@danskerhvervsfremme.dk), dfim@dfim.dk (dfim@dfim.dk), Dansk Kørelærer-Union (dku@dku.dk), dmh@danskmaskinhandel.dk (dmh@danskmaskinhandel.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), cgr@danskerhverv.dk (cgr@danskerhverv.dk), Dansk Persontransport (info@dpt-dk.org), Dansk Standard (dansk.standard@ds.dk), Danske Advokater (mail@danskeadvokater.dk), Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (info@deg.dk), chris@dki.nu (chris@dki.nu), Danske Medier (info@danskemedier.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), info@dasp.dk (info@dasp.dk), sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk (sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk), Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk), 'info@bilimp.dk' (info@bilimp.dk), Den Danske Dommerforening (dommerforeningen@gmail.com), dch@dch.dk (dch@dch.dk), sikkermail@detfagligehus.dk (sikkermail@detfagligehus.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dommerfuldmægtigforeningen (hoeringer@dommerfm.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dækbranchen Danmark (dbdk@dbdk.dk), fa@fanet.dk (fa@fanet.dk), fh@fho.dk (fh@fho.dk), Forenede Danske Motorejere (hoering@fdm.dk), 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) (FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk), Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk), bent@naesbykoereskole.dk (bent@naesbykoereskole.dk), jep@bplatz.dk (jep@bplatz.dk), Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte (kto@kto.dk), Forsikring og Pension (fp@forsikringogpension.dk), Frie Danske Lastbilsvogmænd (fdl@fdl-vm.dk), Havarikommissionen - VD (havarikommission@vd.dk), International Transport Danmark (itd@itd.dk), mail@itsdanmark.dk (mail@itsdanmark.dk), Kommunernes Landsforening (kl@kl.dk), 'info@krifa.dk' (info@krifa.dk), Køreprøvesagskyndiges Landsforening (ohn002@politi.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), 'lederne@lederne.dk' (lederne@lederne.dk), ml@maskinlev.dk (ml@maskinlev.dk), post@midtsjaellands-kf.dk (post@midtsjaellands-kf.dk), kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk), Michael D. Prince (mdp@advokatprince.dk), Martin C. Hansen (mch@mover.dk), NOAH-Trafik (noahtrafik@noah.dk), KaareMoensted@Oestrelandsret.dk (KaareMoensted@Oestrelandsret.dk), Politiforbundet i Danmark (mail@politiforbundet.dk), Jesper Buhl (jesper.buhl@postnord.com), Rigsadvokaten (rigsadvokaten@ankl.dk), kos-Direktionssekretariatet@politi.dk (kos-Direktionssekretariatet@politi.dk), pol-nfae@politi.dk (pol-nfae@politi.dk), info@baeredygtigtrafik.dk (info@baeredygtigtrafik.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), info@sikreveje.dk (info@sikreveje.dk), SMVDanmark (SMV@SMVdanmark.dk), mail@sld.nu (mail@sld.nu), post@shret.dk (post@shret.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), Movia Trafik (mba@moviatrafik.dk), Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk), Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet (NA@civil.aau.dk)

Fra: TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk)

Titel: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for

vejtransportsektoren
Sendt: 16-09-2021 13:06

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

På baggrund af anmodninger fra flere høringsparter udsættes fristen for høringssvar til onsdag den 22. september 2021.

Brev om fristudsættelse og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest **onsdag den 22. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409
tsp@trm.dk
www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 27. september 2021

Høringssvar vedr. supplerende høring om ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v. (Implementering af EU's Vejpakke)

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 6. september 2021. Dansk Erhverv har d. 16. og d. 21. september modtaget brev omkring fristudsættelsen for høringen, således at fristen er d. 27. september 2021.

Dansk Erhverv har d. 23. september modtaget besked fra ministeriet om, at den del af lovforslaget, der omhandler lov om arbejdstid trækkes tilbage og bliver udskudt til fremsættelse primo 2022. Dansk Erhverv støtter denne beslutning, og at arbejdsmarkedets parter inddrages i det videre arbejde med udformningen af den konkrete kontrolmodel.

Ministeriet har desuden oplyst, at der ikke er taget stilling til, om den resterende del af lovforslaget skal udskydes, men at ministeriet fastholder høringsfristen til d. 27. september. Såfremt hele lovforslaget trækkes tilbage, forbeholder Dansk Erhverv sig ret til at afgive et fornyet høringssvar.

Indledning

Med lovforslaget lægges der op til at ændre lovgivningen med henblik på at tilpasse og inkorporere af de dele af EU's Vejpakke, som finder anvendelse fra henholdsvis februar og maj 2022.

Da vejtransporterhvervet er karakteriseret ved at være grænseoverskridende og have en høj grad af mobilitet, er klare fælleseuropæiske rammevilkår afgørende for et effektivt og konkurrencedygtigt transportmarked i EU på lige vilkår.

Dansk Erhverv støtter på den baggrund op om EU's Vejpakke samt en implementering, der ikke pålægger store administrative byrder på virksomhederne eller går videre end, hvad der følger af den nye EU-regulering.

Vedr. betingelser for tilladelse til at udføre vejtransporterhvervet

Vejpakken medfører, at visse regler i vejtransportlovgivningen vedr. betingelserne for tilladelse til at udøve erhvervet justeres for at være i overensstemmelse med EU-reglerne. Der ændres også i

bestemmelserne for tilbagekaldelse af tilladelser, og Dansk Erhverv bemærker hertil, at man kun kan støtte ændringerne i det omfang, at disse følger som konsekvensretninger af Vejpakken.

De nuværende EU-regler foreskriver, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene. Med Vejpakken skærpes myndighedernes kontrolmuligheder således, at der kan foretages kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler, hvor det er relevant. Der indsættes i lovforslaget en hjemmel, der implementerer det skærpede krav. Dansk Erhverv bemærker, at kontrollen skal være proportional og i overensstemmelse med principperne om retssikkerhed, og derfor kun bør bringes i anvendelse ved særlige tilfælde, da et sådant indgreb er meget indgribende.

Vedr. godskørselslovens § 6a (udlån af chauffører)

I lovforslaget synes der at mangle en ændring af godskørselslovens § 6a, stk. 1, således at der i bestemmelse tillige henvises til den nye § 1, stk. 3.

Den manglende henvisning betyder, at det ikke vil være muligt at udføre international varebils-kørsel (efter den nye § 1, stk. 3) med en 'lånt' chauffør, der er ansat hos en virksomhed, der er godkendt til at udleje lastbilchauffører. Efter de nugældende regler kan sådan en chaufførvikarvirksomhed udlåne chauffører til virksomheder, der udfører hhv. lastbilkørsel og national varebils-kørsel (idet der i § 6a, stk. 1 henvises til § 1, stk. og 2). Det vil dermed være forskelsbehandling, hvis det ikke også vil være muligt at udleje chauffører til virksomheder, der udfører international varebils-kørsel.

Det er i den forbindelse ikke tilstrækkeligt, at der i § 6a, stk. 4 indsættes en henvisning til den nye § 1, stk. 3¹. Selv med denne ændring vil der stadig mangle en hjemmel, der gør det muligt at anvende en chauffør til international varebils-kørsel, der er ansat hos en chaufførvikarvirksomhed, der er godkendt til at udleje lastbilchauffører.

Det bemærkes i øvrigt, at der i det lovforslag, der var i høring i august, var en sådan henvisning til § 1, stk. 3 i § 6a, stk. 1. På baggrund af ovenstående antager Dansk Erhverv at der er tale om en for-glemmelse – i så fald det er overlagt, kan Dansk Erhverv ikke støtte denne ændring.

Vedr. godskørselslovens § 1, stk. 5 (firmakørsel)

Følgende bemærkning er udtryk for, at der synes at være en lovteknisk fejl i den *nugældende* godskørselslov, som der ikke er taget hånd om i dette lovforslag, og som det vil være hensigtsmæssig at få rettet, nu loven er 'åben' for ændringer.

I godskørselslovens § 1, stk. 5, som med lovforslaget bliver til § 1, stk. 6, synes der at være en lovteknisk fejl, idet der i bestemmelsen er henvist til § 6a, stk. 2. Dette burde retmæssigt være en henvisning til § 6a, stk. 3?

¹ Lovforslagets § 1, stk. 17.

Som den nuværende bestemmelse er affattet, betyder det, at firmagodskørsel med lastbil kan udføres med en *varebilchauffør*, der er udlånt fra en varebilsvognmand, der er godkendt til at udleje chauffører. Og det giver ikke megen mening. Meningen må være, at kørslen kan udføres af en lastbilchauffør, der er udlånt fra en lastbilvognmand, der er godkendt til at udleje chauffører – dvs. henvisningen burde i stedet være til § 6a, stk. 3. Dette var retstilstanden før ændringen af godskørselsloven i 2018 vedr. varebiler. Det er derfor sandsynligt, at § 1, stk. 5 i den forbindelse ikke blev konsekvensrettet (der blev nemlig i den forbindelse indsat en ny § 6a, stk. 2, hvorefter den daværende § 6a, stk. 2 blev til § 6a, stk. 3).

Nyt EU-krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler

Der er ikke i dag krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler.

Vejpakken medfører, at virksomheder fra maj 2022 vil skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil (2,5-3,5 tons).

For at få udstedt en tilladelse vil virksomhederne som udgangspunkt skulle opfylde de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbil.

Dansk Erhverv bemærker, at en fællesskabstilladelse til international varebilstransport efter EU-reglerne også bør give adgang til at udføre national varebilskørsel. Det bør ikke være et krav, at en virksomhed, der har en fællesskabstilladelse til international varebilskørsel også skal have en national tilladelse, såfremt virksomheder også udfører national varebilskørsel. Der bør tilvejebringes juridiske klarhed herom i godskørselsloven.

Ændring af national varebilsordning

Dansk Erhverv henviser til DA's høringssvar.

Udstationering

For Dansk Erhverv er det afgørende, at kravene til virksomheder og chauffører mht. udstationering, herunder administrative krav og kontrolforanstaltninger, ikke går videre end den fælleseuropæiske lovgivning. Overimplementering eller nationale særregler udgør administrative byrder, som virker som barriere for det indre marked.

Dansk Erhverv noterer sig, at det i lovforslagets bemærkninger eksplicit fremgår flere steder, at der ikke vil kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af Vejpakken, og at der alene vil kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres. Dansk Erhverv er enig heri.

Dansk Erhverv bemærker, at regeringen i det igangværende og fremadrettede EU-arbejde bør sikre, at der sker en harmoniseret implementering på tværs af medlemslandene. Det er afgørende for erhvervet og dets konkurrenceevne, at Vejpakken implementeres og håndhæves ens overalt i EU.

Anvendelsesområde for administrative krav og kontrolforanstaltninger

Da formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne muligheder for efter udstationeringens ophør at kontrollere, om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes, bør kravene til virksomheder og chauffører før, under og efter udstationeringen alene finde anvendelse ifm. cabotage og kombineret transport og ikke inkludere ikkebilateral international transport. Det bemærkes, at dette er muligt i overensstemmelse med det nye EU-udstationeringsdirektiv, idet der ikke er tale om ”skal”-bestemmelser.

Vedr. IMI

Udenlandske virksomheder forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til Færdselsstyrelsen ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Det skal med lovforslaget sikres, at der tilføres tilstrækkelige ressourcer til, at IMI er udviklet og klar til drift i god tid forud for, at kravet træder i kraft til februar 2022. Dansk Erhverv anbefaler, at det forberedende arbejde med udviklingen af systemet sker med tæt inddragelse af branchen. Det skal undgås, at branchen havner i en tilsvarende uheldig situation, som gjorde sig gældende ifm. udviklingen af det nationale register UTIK, hvor systemet ikke var klar til start.

Det er afgørende, at anmeldelsesordningen og brugerfladen tager højde for, at transportmarkedet er meget dynamisk, og at der kan forekomme ændringer mv. i planlagte kørsler med meget kort frist, hvorfor det skal være muligt at ændre allerede afgivne oplysninger om en given tur helt op til, at kørslen udføres. Der bør derfor være mulighed for, at registreringerne kan være periodiske, så virksomhederne i én og samme omgang kan anmelde alle de køretøjer, der tænkes anvendt i en periode. Der bør endvidere være adgang til at anmelde/registrere digitalt i IMI ved brug af interface for dermed at lette de administrative byrder for virksomhederne.

Oplysningerne i IMI bør alene gøres tilgængelig for myndighederne og ikke deles med andre parter.

Dansk Erhverv finder det foreslåede bødeniveau på 10.000 kr. for mangelfuld registrering højt, idet ændringer i den praktiske udførsel af kørsler mv. kan forekomme hurtigt.

Vejledningsperiode for håndhævelse af nye udstationeringsregler

Håndhævelsen af anmeldelsespligt mv. bør starte ud med en vejledende periode på samme måde som tilfældet var primo 2021 for så vidt angår ikrafttrædelsen af de nationale regler om anmeldelse mv. (lov nr. 870 af 14. juni 2020). Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at der er gode erfaringer med en indkøringsperiode, efter at reglerne er trådt i kraft.

Præcisering af udstationeringssituationer – behov for afklaring af vægtgrænse

Det er helt afgørende, at der er fuld klarhed over, hvornår en fører anses som udstationeret i lovens og direktivets forstand og dermed omfattet af de nye administrative krav og kontrolforanstaltninger.

I lovforslagets bemærkninger er der redegjort for under hvilke kørselssituationer, at en fører anses som hhv. udstationeret og ikke udstationeret. Ministeriet opfordres til kort at redegøre for, hvorvidt der i tilknytning til selve kørselssituationen tilmed gælder en nedre vægtgrænse på førerens køretøj, som er afgørende for, om føreren anses som udstationeret eller ej under den pågældende kørsel, samt hvad denne vægtgrænse i givet fald er for de forskellige kørselssituationer.

Udstationering af førere til erhvervmæssig personbefordring (lovforslagets § 2, nr. 17)

Buskørselslovens § 21, stk. 1 ændres således, at det fremgår under hvilke kørselssituationer, at en buschauffør anses som udstationeret. Her fremgår ”vejdelen af kombineret transport”. Da vejdelene af en kombineret transport alene gælder for godstransport og ikke bustransport, bør denne kørselssituation ikke fremgå af buskørselsloven.

Sanktioner (ændring af godskørselslovens § 17)

Dansk Erhverv noterer sig, at godskørselslovens strafbestemmelser udvides til at omfatte overtrædelse af flere nye forhold som følge af Vejpakken; det drejer sig om *i*) kravet om tilladelse til varebiler i international transport, *ii*) kravet om anmeldelse i IMI, og *iii*) aflønningskravet for udenlandske chauffører ifm. udstationering. Dansk Erhverv bemærker samtidig, at man er imod enhver form for udvidelse af de eksisterende strafbestemmelser indhold. Dansk Erhverv er også imod en udvidelse af det allerede gældende medvirkeransvar (straffelovens § 23).

Selvstændige vognmænd

Som naturlig konsekvens af at lovforslagets del vedr. arbejdstid for lønmodtagere trækkes tilbage (lovforslagets § 4), bør den del af lovforslaget, der vedrører selvstændige vognmænd, herunder kontrol- og sanktionsmodel mv., ligeledes udgå, idet hele formålet med at ændre de gældende regler for selvstændige vognmænd er at tilpasse det til den foreslåede model for lønmodtagere, som nu trækkes tilbage. Derfor bør den del, der vedrører selvstændige vognmænd, også trækkes tilbage. Det bemærkes, at der allerede i dag eksisterer myndighedskontrol af arbejdstid for selvstændige, og der er fastsat regler om bøder mv., som kan opretholdes i sin nuværende form.

Vedr. aflønningskravet for udenlandske chauffører

Dansk Erhverv henviser til DA's høringssvar.

Kontrol med arbejdstid (lovforslagets § 4)

Dansk Erhverv henviser til DA's høringssvar.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Per Hedetoft (per@dansmaskinhandel.dk)
Titel: journalnummer 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 14:35
Bilag: høringssvar godsbefordring.docx;

Hermed vore kommentarer til det udsendte.

Kind regards - Mit freundlichen Grüßen - Med venlig hilsen –
Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga



Til FSTYR vedr. journalnummer 2021-3059

Vedr. Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel o.s.v.

Som konsulent for brancheforeningerne "Dansk Maskinhandlerforening" "Skov- Have og Park forretninger" og "Maskinleverandørerne" vil jeg hermed kommentere på det udsendte høringsforslag.

Særligt teksten i 5 § 1 stk. 5 der bliver til stk. 6:

»Stk. 6. Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne har solgt, købt, udlån, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«

Heri hæfter vi os ved ordlyden ændres fra "at have henblik på" – som må opfattes som værende i fremtiden, til at være mere tilbageskuende, nærmere:

"solgt, købt, udlån, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret."

Hvad enten man bruger den gamle eller den nye tekst, så giver det nogle udfordringer for vore medlemmer som alle primært kører "firmakørsel" – d.v.s. sælger, udlejer, producerer, bearbejder, servicerer og reparerer diverse hele eller dele af maskiner, og som har behov for at kunne transportere diverse maskiner og delkomponenter til maskiner både til og fra reparation.

I bemærkningerne kan man se, at der også er tænkt transport til virksomhederne ind: "b) transporten tjener til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden eller uden for virksomhedens område til eget brug"

Belært af tidligere oplevelser på området, hvor der er blevet standset køretøjer hvor myndighederne ikke mente at transporten var lovlig, vil vi gerne gøre opmærksomt på at ordlyden i lovforslaget alene tillader transport væk fra virksomheden – og det er mindst lige så nødvendigt først at få produkterne ind på værkstedet så disse kan blive, produceret, bearbejdet eller repareret.

Derfor er det meget nødvendigt at der enten ændres i teksten til at omfatte kørsel til/fra eller være opmærksomme på at få dette beskrevet tydeligt i vejledningen til loven.

Med venlig hilsen

Per Hedetoft

Konsulent for brancheforeningerne "Dansk Maskinhandlerforening" "Skov- Have og Park forretninger" og "Maskinleverandørerne"

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlberg (smp@trm.dk)
Fra: Teddy Becher (tbe@dpt-dk.org)
Titel: VS: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren
E-mailtitel: VS: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)
Sendt: 17-08-2021 11:15
Bilag: Høringsbrev.pdf; Hørings svar ændring af buskørselsloven.docx;

Til TRM

Hermed fremsendes høringssvar til udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Med venlig hilsen

Teddy Becher
Sektorchef

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3.tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7226 7084
Mob: +45 3150 5226

Dansk PersonTransport

Fra: Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>
Sendt: 25. juni 2021 11:27
Til: Michael Møller Nielsen <mmn@dpt-dk.org>; Trine Wollenberg <two@dpt-dk.org>; Lasse Repsholt <Ire@dpt-dk.org>; Teddy Becher <tbe@dpt-dk.org>
Cc: William Jungfalk <wju@dpt-dk.org>
Emne: Fwd: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)

Fra: trm@trm.dk

Dato: 25. juni 2021 kl. 11.25.20 CEST

Til: 3f@3f.dk, samfund@advokatsamfundet.dk, Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>, ka@ka.dk, Arbejdstilsynet <at@at.dk>, atl@di.dk, atl@di.dk, info@abdk.dk, per.mikkelsen@vbggroup.com, Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>, bil@di.dk, info@cfu-net.dk, Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>, DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>, clhe@lf.dk, Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>, Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>, Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>, Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>, info@danskerhvervsfremme.dk, Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>, dmh@danskmaskinhandel.dk, Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>, cgr@danskerhverv.dk, Dansk Standard

<dansk.standard@ds.dk>, Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>, info@deg.dk, chris@dki.nu, Danske Medier <info@danskemedier.dk>, Danske Regioner <regioner@regioner.dk>, info@dasp.dk, Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>, info@bilimp.dk, Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>, dch@dch.dk, hoering@di.dk, Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>, hoering@di.dk, Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>, Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>, Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>, Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>, fa@fanet.dk, fh@fho.dk, Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>, "1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST)" <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>, Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>, bent@naesbykoereskole.dk, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>, Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>, Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>, Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>, International Transport Danmark <itd@itd.dk>, mail@itsdanmark.dk, Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>, info@krifa.dk, Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>, hoering@lf.dk, lederne@lederne.dk, kontor@mff-dk.dk, "Michael D. Prince" <mdp@advokatprince.dk>, "Martin C. Hansen" <mch@mover.dk>, NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>, Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>, Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>, Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>, kos-Direktionssekretariatet@politi.dk, pol-nfae@politi.dk, info@rgo.dk, Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>, SMVDanmark <SMV@smvdanmark.dk>, mail@sld.nu, post@shret.dk, info@teknologisk.dk, mba@moviatrafik.dk, Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>, hha@advokatsamfundet.dk, mbso@tec.dk, mail@atax.dk, akt@di.dk, info@bilsynsbranchen.dk, danskbyggeri@di.dk, dfim@dfim.dk, Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>, sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk, sikkermail@defagligehus.dk, jep@bplatz.dk, ml@maskinlev.dk, post@midtsjaellands-kf.dk, kaaremoensted@oestrelandsret.dk, info@baeredygtigtrafik.dk, info@sikreveje.dk

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65301>.

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk senest onsdag den 18. august 2021 med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail tnb@trm.dk og telefon 72267010.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt på mail til Transportministeriets hovedpostkasse (trm@trm.dk) med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk

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

Danske Speditører takker for den fremsendte høring, til hvilken vi har følgende bemærkninger:

Generelt bakker vi op om fælleseuropæiske regler, hvor nationale særregler ikke går videre end hvad der følger af EU-lovgivningen. Det er med til at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af EU's transportbranche.

Vi bemærker, at det generelt og helt overordnet er væsentligt for opretholdelse af en effektiv godslogistik, at rammevilkårene herfor ikke hindres i et omfang, som påvirker muligheden for en smidig og effektiv international samhandel; den samhandel, som speditionserhvervet betjener. Hertil hører muligheden for tilstrækkelig rekruttering og fastholdelse af medarbejdere til udførsel af transportopgaverne. Danske Speditører er bekymret for, at reglerne på transportområdet generelt vil blive så omfattende – og sanktionerne disproportional for såvel branchens virksomheder, som for den enkelte ansatte – at der vil opstå mangel på tilstrækkelig og kvalificeret arbejdskraft. Dette gælder for transportområdet i almindelighed, og for vejpakkens regler vedrørende vejgodslogistikken i særdeleshed.

For en stor dels vedkommende går effektivitet og muligheden for miljøoptimering hånd i hånd, når det drejer sig om logistikområdet. Øget effektivitet, som fx muligheden for uhindret at kunne positionere køretøjer mv. medfører således en øget udnyttelse af kapaciteten, og et mindre antal kørte kilometer med tomme biler.

Vi støtter, at aflønningskravet jfr. godskørselslovens § 6 e, som det fremgår af udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, ikke omfatter ikke-bilaterale transporter ("tredjelandskørsel"/"cross trade"). Det medvirker til en, på dette punkt, ensartet konkurrence på tværs af EU, samt en mere klar forståelse af hvornår der (ikke) er tale om udstationering.

Danske Speditører bifalder, at der skal være mulighed for effektiv og proportional kontrol, således, at reglernes anvendelse tilsikres efterlevet, og at dette sker på en ensrettet måde i EU. Vi bemærker vedrørende forslaget til godskørselslovens § 6 f, et krav til dokumentation ved vejsidekontrol, som tilsikrer en mere gnidningsfri og hurtig kontrol, til fordel for både myndigheder og transportvirksomheden. Vi ønsker hertil at sikre, at kontrollen forbliver saglig og ikke går videre end forordningens formål. Vi ønsker en yderligere præcisering af i hvilket omfang retssikkerhedslovens regler konkret skal finde anvendelse på Færdselsstyrelsens kontroller.

Anvendelse af cabotagereglerne på kombineret transport

Danmark vælger at gøre brug af muligheden for at anvende cabotagereglerne på kombineret transport. Formålet bag kombineret transport er imidlertid blandt andet at sikre øget brug af sø- og jernbanetransport, i stedet for transport med lastbil, herunder af hensyn til miljøpåvirkningen. At cabotagereglerne vil gælde for kombineret transport vil betyde, at der kommer en øvre grænse for hvor mange kombinerede transporter der kan udføres indenfor en uge. Den valgte danske løsning vil derfor påvirke formålet bag kombineret transport i negativ retning, da færre vil kunne gøre brug af sø eller jernbane, og dermed sikre en mere grøn transport. Det vil alt andet lige have negative konsekvenser for den grønne omstilling, og vil derfor stride imod EU's generelle klimapolitik.

Hvornår en chauffør anses for udstationeret

Vi bemærker at det fortsat fremstår uklart, hvorvidt chauffører, der udfører godstransport anses for udstationeret, idet det som udgangspunkt vil afgøres af en konkret vurdering. Således bliver det afgørende punkt, hvor "arbejdet sædvanligvis udføres". Det vil efterlade en række spørgsmål hos mange virksomheder, som selv skal foretage en vurdering af hvorvidt en chauffør, der udfører bilaterale transporter er udstationeret eller ej. "Sædvanligvis" er et meget ukonkret begreb, som vil skabe stor forvirring for virksomhederne. På lovforslagets side 74 er følgende formulering noteret "*ved fastlæggelse af, om arbejdstageren er udstationeret, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område*". Hvordan denne vurdering foretages, bør præciseres. Det vil alt andet lige lette kontrolarbejdet og samtidigt minimere risikoen for overtrædelser. Netop dette punkt er væsentligt for, at branchen kan tilrettelægge sin ageren i henhold til reglerne, og så reglerne dermed efterleves i praksis.

Det vil dog ikke ændre på, at reglerne alt andet lige vil begrænse omfanget af internationale transportører, der udfører cabotagekørsel eller tredjelandskørsel, i forlængelse af, at de alligevel afslutter en international transport i et givent land. Når transportøren alligevel befinder sig i et givent land, vil det gavne både konkurrencen, effektiviteten og miljøet såfremt transportøren har mulighed for at opstarte en ny transport fra det respektive land. Branchen skal gives mulighed for i videst muligt omfang at udnytte kapaciteten i lastbilerne, for at undgå tomkørsel. Det kræver overskuelige regler at navigere i. Det er både nødvendigt for den grønne omstilling, for at transportvirksomhederne kan opfylde den efterspørgsel der er i samfundet, og sidst men ikke mindst for at sikre at priserne på både transport og forbrugsvarer ikke stiger ekstraordinært meget.

Lovforslaget indebærer at bilaterale transporter er undtaget udstationering, og at der hertil findes en undtagelse hvor chaufføren har mulighed for at foretage en af- eller pålæsning i en medlemsstat som han krydser undervejs. Undtagelsen forudsætter, at chaufføren manuelt registrerer oplysninger om grænsepassage, og at undtagelsen kun finder sted indtil den dato hvorfra intelligente takografer skal være påmonteret i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat for første gang. Det vil betyde, at biler, hvor intelligente takografer ikke er installeret ikke kan gøre brug af reglen i perioden, hvilket vi mener vil kunne være et u hensigtsmæssigt krav, idet retten til undtagelsen begrænses for enkelte virksomheder med en skævvridning af konkurrencen til følge.

Anmeldelsespligten inden kørslen påbegyndes

Transportbranchen er et erhverv hvor ændringer ikke sjældent opstår, og pludselig kan en planlagt international bilateral kørsel ændres til en national cabotagekørsel, en trækker afløser en anden, en chauffør afløser en anden eller lignende hændelser. Derfor er det vores ønske at tilgangen i IMI giver virksomhederne adgang til at tilrette oplysninger for de enkelte transporter løbende, såfremt de ændres eller annulleres. Det

vil skabe problemer ved kontrol såfremt en kørsel er ændret, men systemet ikke stemmer overens med hvad der i praksis foregår. Det giver efterfølgende administration, da transportvirksomheden så skal redegøre for ændringen, i stedet for blot at tilrette i IMI så snart behovet opstår. Det vil skabe ekstra omkostninger og forsinkelser for både myndigheder og transportvirksomheder løbende og i forbindelse med kontroller.

Aflønningskrav

Ved kontrol af udenlandske køretøjer bemærker vi, at Færdselsstyrelsen jfr. udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, har adgang til køretøjet for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for at varetage tilsynet med overholdelse af anmeldelsespligten, dokumentationskravet samt aflønningskravet. Vi bemærker ligeledes, jfr. § 6 f, at tilsynet med aflønningskravet ikke kan kontrolleres ved at kræve lønsedler ved vejsidekontrol, hvorfor denne kontrol af aflønningskrav ikke er mulig iht. dokumentationskravet ved vejsidekontrol, men derimod først muligt efter kørslen ifm. skrivebordskontrollen. Denne praktik bør der tages hensyn til.

Vi mener ligeledes, at der er behov for præcisering af aflønningskravet, jfr. § 6 e, herunder hvordan lønnen nærmere skal beregnes. Der er behov for, at kravet entydigt præciseres, så transportvirksomhederne forstår hvordan aflønning skal ske korrekt. Eksempelvis: hvordan skal aflønning ske under hvil og om natten; hvordan skal en lønseddel udformes, så væsentlige dele fremstår klart ved en eventuel kontrol; og hvordan bør lønsedlen udformes, så det fremgår hvilken løn, der vedrører udstationering og hvilken løn, der ikke gør. Ved entydig og klar fastlæggelse heraf sikres en smidig proces, både for transportvirksomhedens daglige processer og for myndighederne effektive kontrol.

Vi mener, at der er behov for en yderligere præcisering af hvilke transportere aflønningskravet gælder for. I lovforslaget gælder, jfr. § 6 e, stk. 1, at aflønningskravet udelukkende omfatter cabotagekørsel samt vejdelen af kombineret transport i Danmark. Hvad det betyder for chauffører, der udfører andre former for transportere, og omfattes af udstationeringsreglerne bedes præciseret. Hertil bedes også præciseret, hvorvidt der kan være forskel på kravet i Danmark og i andre EU-lande, da et fælles regelsæt uden nationale lovgivninger vil betyde meget bedre forståelse af reglerne hos transportvirksomhederne. Det vil alt andet lige være lettere at følge de samme regler uanset hvor en chauffør udfører transportere i EU, og samtidigt vil det medvirke til ensartede konkurrencevilkår på tværs af EU.

Sanktionering af karensperiode på fire dage

I forbindelse med sanktionering bemærker vi at overtrædelser af karensperiode på fire dage vil følge de vejledende bødesatser i forordning nr. 1072/2009, for overtrædelser af mere end 3 ture/1 tur og mere end 7 dage/3 dage. Lovforslaget indeholder dog ingen nærmere forklaring af karensperioden på fire dage. Der findes derfor ingen nærmere beskrivelse af karensperioden på de fire dage, som bedes præciseres, særligt i forhold til hvornår en karensperiode tæller fra, samt hvordan beregningen nærmere skal foretages.

Vi bifalder en sanktionering, som effektivt tilsikrer overholdelse af reglerne. Særligt i forhold til bødernes størrelse bør der sikres en rimelig proportionalitet, og uden forskelsbehandling på baggrund af nationalitet. Ulovlig cabotagekørsel straffes med en bøde på 35.000 kr. med mulighed for at regulere bøden afhængigt af overtrædelsens karakter samt den økonomiske gevinst, der er opnået eller er søgt opnået med overtrædelsen. Dog viser en gennemgang af udstedte bøder og domstolspraksis, at bøder reguleres i opadgående retning uden hensyntagen til den økonomiske gevinst, der er opnået eller søgt opnået. Det ses især tydeligt når overtrædelse af cabotagereglerne sker på baggrund af tomkørsel, som der ingen fragtbetaling modtages for – og bøden kan fordobles eller tredobles, og nogle gange mere end det. Dette er i sig selv uforholdsmæssigt og i strid med det EU-retlige proportionalitetsprincip. For danske transportvirksomheder, der (med henblik på økonomisk gevinst) udfører kørsel helt uden tilladelse hertil,

udløser det en bøde på 35.000 kr. Således straffes danske transportvirksomheder ved en overtrædelse af godskørselsloven i praksis mildere end udenlandske transportvirksomheder, der overtræder sammenlignelige cabotageregler ved at udføre tomkørsel uden fragtbetaling. Den nuværende praktiske anvendelse af reglerne bidrager dermed til et ineffektivt indre marked, grundet uensartet sanktionering og dermed ulige konkurrencevilkår.

Med venlig hilsen

Rasmus Køie



www.dasp.dk

[link](#)

info@dasp.dk

[Børsen - 1217 København K](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Daniel Norden (Daniel.Norden@fk.dk)
Titel: Emne: J.nr. 2021-3059 – Supplerende høringssvar fra Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder – 27.09.2021
Sendt: 27-09-2021 14:11
Bilag: Høringssvar til supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven - 27.09.pdf;

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder sender hermed høringssvar i anledning af Transportministeriets supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven mv.

Vi står til rådighed ved eventuelle spørgsmål til høringssvaret.

Med venlig hilsen

Lasse Ingemann Brodt

Med venlig hilsen / Best regards

Daniel Norden
Head of Strategy

FK Distribution A/S
Bredebjergvej 6 , 2630 Taastrup

T +45 4343 9900
D +45 2335 2107

fk.dk - blivomdeler.nu - minetilbud.dk



FK Distribution behandler personoplysninger i forbindelse med vores daglige drift og opgaver.

Læs mere om, hvordan vi behandler personoplysninger på www.fk.dk

Denne mail og eventuelle vedhæftede filer kan indeholde personfølsomme oplysninger, som kun er tiltænkt adressaten. Såfremt du ved en fejl har modtaget denne mail, bedes du venligst straks slette den og informere os på telefon 4343 9900 eller mail GDPR@fk.dk

SENDT PR. MAIL (trm@trm.dk)

Transportministeriet

Kopi: mvr@trm.dk

København 27. september 2021

J.nr. 2021-3059 – Høringssvar til supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven

1. Indledning

Transportministeren har den 6. september 2021 sendt et ændret udkast til lovforslag om ændring af bl.a. godskørselsloven i høring. I udkastet indgår forslag om ophævelse af den såkaldte "11 kg-regel" i godskørselslovens § 1, stk. 2. Der indgår også forslag om, at vægtgrænsen i godskørselslovens § 1, stk. 2, hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg.

Dette høringssvar fra Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder ("brancheforeningen") udgør et supplement til brancheforeningens tidligere høringssvar af 18. august 2021. Høringssvaret retter sig alene mod den del af udkastet til lovforslag, der vedrører ophævelse af 11 kg-reglen.

Brancheforeningen kan ikke støtte forslaget om ophævelse af 11 kg-reglen.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil have betydelige negative konsekvenser for såvel medlemmer af brancheforeningen som samarbejdspartnere til medlemmer af brancheforeningen, og i sidste ende kan det have konsekvenser for den enkelte borger.

2. Sammenfatning: 11 kg-reglen bør opretholdes

Forslaget om at ophæve 11 kg-reglen kan ikke støttes af flere væsentlige årsager:

- 11 kg-reglen er indført af lovgiver i 2018 med den specifikke hensigt at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. fra lovens tilladelseskrav (afsnit 3.1)
- Der er ikke sagligt grundlag for at ophæve 11 kg-reglen, slet ikke i forhold til omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. (afsnit 3.2)
- Ophævelse af 11 kg-reglen vil indebære væsentligt forøgede administrative byrder og omkostninger til distribution, herunder for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. (afsnit 3.3)
- 11 kg-reglen bidrager til større og bedre konkurrence på markedet for distribution, herunder for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. (afsnit 3.4)

3. Baggrund for sammenfatningen: Derfor bør 11 kg-reglen opretholdes

3.1 11 kg-reglen er indført af lovgiver i 2018 med den specifikke hensigt at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. fra lovens tilladelseskrav

Det fremgår af den gældende lovs § 1, stk. 2 ("11 kg-reglen"), at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed indtil 10 år.

Tilladelsesordningen blev indført ved en lovændring i 2018 og trådte i kraft den 1. juli 2019. Ordningen har således været gældende i to år.

Ordningen indebærer, at hvis en virksomhed fragter gods for fremmed regning, der overstiger vægtgrænsen på 11 kg, skal virksomheden iagttage en række krav, herunder krav om godkendt transportleder, uddannelse, egenkapital, gæld til det offentlige og god skik. Disse krav svarer stort set til de krav, der gælder for udstedelse af en fælleskabstilladelse, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. En varebilstilladelse kræver dog en mindre egenkapital og et lavere uddannelsesniveau.

Det fremgår af lovbemærkningerne til den gældende lov, at det netop var lovgivers hensigt at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker m.v. fra lovens tilladelseskrav:

Almindelige bemærkninger

"Med den anførte vægtgrænse kan der uden tilladelse transporteres gods for fremmed regning på op til 11 kg pr. stykgods (koli). Det er hermed hensigten, at omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker ikke skal være omfattet af krav om tilladelse."

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

"Hensigten med denne afgrænsning [vægtgrænse pr. stykgods på 11 kg] er først og fremmest at sikre, at levering af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.m. kan ske uden tilladelse."

Vægtgrænsen på 11 kg blev fastsat med udgangspunkt i Arbejdstilsynets At-vejledning (september 2005), hvoraf fremgår, at løft på 11 kg tæt på kroppen normalt ikke anses for sundhedsskadeligt.

Der er væsentlige forskelle mellem på den ene side omdeling af aviser og reklamer og på den anden side andre former for godskørsel, der taler for, at førstnævnte under alle omstændigheder bør undtages fra lovens tilladelseskrav.

Fx er hovedydelsen selve omdelingen af godset (aviser og reklamer) og ikke transporten af godset, og køretiden er derfor også markant lavere i forhold til omdelingen af godset. Det vil derfor savne mening at sidestille de to former for godskørsel. Med andre ord er der ikke grundlag for, at enhver form for godskørsel med varebiler på mere end 2.500 kg nødvendigvis skal omfattes af tilladelsesordningen.

Det er intet juridisk i vejen for, at en eventuel ophævelse af 11 kg-reglen alene skal gælde for visse former for godskørsel og ikke for andre, herunder omdeling af aviser og reklamer.

3.2 Der er ikke sagligt grundlag for at ophæve 11 kg-reglen, slet ikke i forhold til omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker

Transportministerens forslag om at ophæve 11 kg-reglen er primært begrundet i et ønske om at sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne samt en bedre mulighed for branchen i forhold til efterlevelse af reglerne. Til støtte herfor angiver transportministeren, at (i) politiet har svært ved i praksis at håndhæve 11 kg-reglen, at (ii) 11 kg-reglen og hensigten med reglen omgås af virksomhederne ved at dele godset op i mindre stykgods, at (iii) det er svært for branchen at forstå 11 kg-reglen, og at (iv) 11 kg-reglen ikke i dens toårige levetid har haft den ønskede effekt.

Det er brancheforeningens vurdering, at forslaget om ophævelse af 11 kg-reglen ikke er sagligt begrundet.

For det første er brancheforeningen uenig i, at det skulle være svært for politiet at håndhæve 11 kg-reglen i praksis. Brancheforeningen kan ikke i udkastet til lovforslaget om ændring af godskørselsloven finde en nærmere beskrivelse af, hvad det vanskelige ved håndhævelsen skulle være. Transportministeren henviser alene til omgåelse af reglen. Det kan imidlertid aldrig være tilstrækkeligt at begrunde ophævelse af en regel med dens manglende efterlevelse.

Brancheforeningen bemærker desuden, at der er tale om en helt ny regel og dermed kort levetid, og at implementering af reglen i politiets arbejde selvsagt ikke sker fra den ene dag til den anden. Transportministeren har i svar til Transportudvalget (TRU alm. del, svar på spørgsmål 568) selv oplyst og gjort opmærksom på, at henvendelser og spørgsmål om 11 kg-reglens indhold og rækkevidde var forventelige som følge af den nye regel.

For det andet er brancheforeningen uenig i, at visse virksomheders mulige omgåelse af 11 kg-reglen og hensigten med reglen kan begrunde en ophævelse af 11 kg-reglen. Omfanget og betydningen af omgåelse ses hverken at være oplyst eller godtgjort i udkastet til lovforslaget. Enkelte tilfælde af omgåelse begået af få aktører vil aldrig kunne begrunde ophævelsen af en hensigtsmæssig regel, som er vedtaget med henblik på at sikre andres lovlige virksomhed. Dertil kommer, at en vis omgåelse af en hvilken som helst regel vil være uundgåelig og ikke have noget med selve reglen eller dens udformning at gøre.

lagttagelse af 11 kg-reglen – altså kørsel med stykgods under 11 kg – uden tilladelse udgør ikke en omgåelse af reglen, hverken efter dens indhold eller hensigt.

For det tredje er brancheforeningen uenig i, at det skulle være svært for branchen at forstå 11 kg-reglen. Det er derimod brancheforeningens vurdering, at reglen er formuleret klart og tydeligt, og at reglen er nem at efterleve.

Lovbemærkningerne til den gældende lov beskriver vægtgrænsen således:

Almindelige bemærkninger

"Tilladelsesordningen for varebiler [skal] alene gælde, når der fragtes gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Kravet om tilladelse vil således alene gælde for levering af pakker, hvis den enkelte pakke eller det enkelte kolti vejer mere end 11 kg. Et stykgods kan således bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i denne lov."

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

"Med en vægtgrænse pr. stykgods på 11 kg indføres endvidere en nedre vægtgrænse for, hvornår transport af gods er omfattet af lovens anvendelsesområde. Det enkelte stykgods skal således veje mere end 11 kg, før transporten er omfattet af tilladelseskravet. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i denne lov."

Der kan dermed ikke være tvivl om, hvorvidt et givent stykgods vejer over eller under 11 kg.

Desuden er prisen for transport af stykgods især fastlagt med udgangspunkt i vægten af godset.

Dertil kommer, at det er muligt at indhente vejledning om indholdet af reglen bl.a. på Færdselsstyrelsens hjemmeside, hvor Færdselsstyrelsen har oplistet en oversigt med eksempler på, hvornår en transport er omfattet eller ikke er omfattet af 11 kg-reglen.

Endeligt er det forhold, at visse virksomheder stabler et antal stykgods, hvormed chaufføren kommer til at løfte og bære en højere vægt end 11 kg, ikke et spørgsmål om reglens uklarhed. Der er heller ikke tale om en transportretlig problemstilling, men en arbejdsmiljømæssig udfordring. Der foreligger i så fald en tilside-sættelse af Arbejdstilsynets At-vejledning (september 2005), hvoraf fremgår, at løft på 11 kg tæt på kroppen normalt ikke anses for sundhedsskadeligt. Sådanne tungere løft bør da reguleres og behandles inden for arbejdsmiljølovgivningen.

11 kg-reglen har tilsyneladende været både normerende og retningsgivende for pakningen af stykgods, som i vidt omfang er holdt under 11 kg. Med støtte i Arbejdstilsynets At-vejledning (september 2005) udtrykker dette en arbejdsmiljømæssig gavnlig effekt af 11 kg-reglen, og en ophævelse heraf kan risikere at normere til tungere pakning med deraf følgende større arbejdsmiljømæssige udfordringer.

Under alle omstændigheder gør problemstillingen om tungere løft sig ikke gældende for aviser og reklamer, der transporteres i bundter op til 11 kg. Også på denne baggrund er der ikke grundlag for at skubbe omdeling af aviser og reklamer ind under tilladelsesordningen.

Som allerede anført er der intet til hinder for at opretholde en 11 kg-regel på bestemte former for godskørsel, herunder omdeling af aviser og reklamer.

For det fjerde er brancheforeningen uenig i, at en periode på to år er tilstrækkelig til at vurdere, hvorvidt 11 kg-reglen har haft den ønskede effekt. Eventuelle udfordringer eller problemstillinger forbundet med 11 kg-reglen kan tilskrives reglens levetid og ikke reglens indhold. De berørte virksomheder og myndigheder har haft kort tid til at indrette sig efter en helt ny regel, og der kan derfor ikke sættes spørgsmålstejn ved, at efterlevelse og håndhævelse af reglen er forbundet med visse udfordringer.

Et ønske om at afskaffe en så ny regel må være begrundet i tungtvejende og objektive hensyn. Sådanne hensyn foreligger ikke.

3.3 Ophævelse af 11 kg-reglen vil indebære væsentligt forøgede administrative byrder og omkostninger til distribution, herunder for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Forslaget om at ophæve 11 kg-reglen vil indebære, at de virksomheder, der ikke tidligere skulle iagttage lovens tilladelseskrav, fordi de alene transporterede gods under vægtgrænsen, fremover skal iagttage disse krav. Det gælder for fx omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. sker hovedsageligt via mindre vognmænd, herunder deltidsvognmænd. For dem vil tilladelsesordningen medføre relativt større byrder og omkostninger, hvilket formodningsvis vil betyde, at antallet af vognmænd vil falde (yderligere) med deraf følgende skade for konkurrencen.

Der er i forvejen mangel på chauffører, og en ophævelse af 11 kg-reglen vil betyde yderligere mangel på arbejdskraft.

En flad og unuanceret tilladelsesordning efter devisen "one size fits all", der omfatter enhver distribution ved fremmed kørsel, hvis blot varebilens dimensioner er af en vis størrelse, vil være skadelig for konkurrencen. Muligheden for fx at kombinere lønnet arbejde med udøvelse af selvstændig virksomhed på deltidsbasis vil blive vanskeliggjort som følge af de forøgede byrder og omkostninger.

Ordninger, der indebærer større byrder og større omkostninger, vil alt andet lige ramme mindre vognmænd hårdere end større vognmænd. Dette skal sammenholdes med karakteren og indholdet af den ydelse, der reelt er tale om, fx omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Særligt omdeling af aviser og reklamer udgør en form for godskørsel, der fordrer fleksible vilkår for vognmændene og de involverede chauffører bl.a. som følge af ujævne arbejdsbyrder hen over ugens dage, og 11 kg-reglen bidrager til at sikre denne væsentlige og nødvendige fleksibilitet.

Omvendt er godskørselslovens tilladelsesordning og dens fordyrende (over-)bureaukratisering den rene gift for denne form for godskørsel.

Igen skal brancheforeningen pointere, at opretholdelse af 11 kg-reglen lovligt vil kunne afgrænses til bestemte former for godskørsel, herunder omdeling af aviser og reklamer.

Brancheforeningen bemærker i samme forbindelse, at de krav, som varebilsvirksomheder fremover skal opfylde som konsekvens af ophævelsen af 11 kg-reglen, ikke er proportionale i forhold til virksomhedens (distributionens) karakter og indhold sammenlignet med mange andre former for virksomhed i Danmark, hvor lignende krav ikke stilles.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil således have betydelige konsekvenser for medlemmer i brancheforeningen, der beskæftiger sig med omdeling af aviser og reklamer mv.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil også have betydelige konsekvenser for samarbejdspartnere til medlemmer i brancheforeningen, herunder i form af forøgede omkostninger til distribution. Disse forøgede omkostninger vil være uundgåelige, allerede af logistiske årsager.

Tilladelsesordningen indebærer således notorisk dyrere transporter for hele distributionskæden, og i sidste ende vil det have konsekvenser for den enkelte borger.

3.4 11 kg-reglen bidrager til større og bedre konkurrence på markedet for distribution, herunder for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Det har været fremme i den offentlige debat om 11 kg-reglen, og transportministeren har også delt dette synspunkt i svar til Transportudvalget (TRU alm. del, svar på spørgsmål 565 og 591), at reglen bidrager til unfair konkurrencevilkår. Men dette er faktisk forkert. En regel, som enhver kan benytte, kan selvsagt ikke være en trædesten for unfair konkurrencevilkår.

Hvis en virksomhed vælger at lade sine varebiler køre med gods på såvel over som under 11 kg og dermed omfattes af tilladelsesordningen, kan sådanne virksomheder opnå større kapacitetsmæssig fleksibilitet og dermed bedre konkurrencekraft.

Virksomheder, der indretter sig efter 11 kg-reglen, og dermed de kundesegmenter, der har interesse i lettere stykgods, er alle stillet lige med 11 kg-reglen.

Opretholdelse af 11 kg-reglen vil tværtimod indebære større og bedre konkurrence på markedet for distribution, fx ved at bidrage til større og mere fleksibelt udbud af distribution. Som beskrevet i ovenstående afsnit 3.3, fordrer særligt omdeling af aviser og reklamer fleksible vilkår for vognmændene og chaufførerne bl.a. som følge af ujævne arbejdsbyrder hen over ugens dage, og godskørselslovens tilladelsesordning – med dens større byrder og større omkostninger – vil alt andet lige ramme mindre vognmænd hårdere end større vognmænd.

Dette er selvsagt skadelig for konkurrencen.

Et større og mere fleksibelt udbud af distribution bidrager til at sikre, at distributionen fortsat kan nå ud i alle kroge af landet. Også sådanne hensyn skal naturligvis tages og indgå ved overvejelser om 11 kg-reglens ophævelse.

Dette skal, som allerede anført, sammenholdes med karakteren og indholdet af den ydelse, der reelt er tale om, fx omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Det vil hverken være sagligt eller proportionalt at ophæve 11 kg-reglen, slet ikke for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

4. Afsluttende bemærkninger: Yderligere taler for opretholdelse af 11 kg-reglen

Det var netop lovgivers hensigt at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. fra lovens tilladelsesordning. De problemstillinger og udfordringer, som transportministeren henviser til, relaterer sig ikke til omdelingen af aviser, reklamer og mindre pakker mv. Denne omdeling fungerer tværtimod uproblematisk og finder sted under helt andre vilkår end de vilkår, der gør sig gældende for transport på andre områder, fx fødevareområdet.

Brancheforeningen bemærker, at det oprindeligt var en yderligere hensigt med 11 kg-reglen at indføre en ordning, der mere effektivt kunne bekæmpe sort arbejde, illegal arbejdskraft og social dumping. Man kan imidlertid ikke imødekomme bekæmpelsen heraf og samtidig fratage en væsentlig del af indtægtsgrundlaget for varebilvirksomheder og deres samarbejdspartnere.

Forhold som sort arbejde, illegal arbejdskraft og social dumping kan ikke bekæmpes effektivt med ophævelse af 11 kg-reglen. Desuden kan politiets ressourcer helt oplagt udnyttes bedre på andre områder, hvor et indgreb reelt vil kunne gøre en forskel i kampen mod sort arbejde, illegal arbejdskraft og social dumping.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser på et velfungerende område, hvor lovlydige virksomheder opererer. Det vil være vanskeligt for disse virksomheder at skaffe arbejdskraft til distribution af deres gods, ligesom vognmænd og chauffører vil miste en stor del af deres indtægtsgrundlag. Dette vil i sidste ende kunne medføre en øget risiko for sort arbejde, illegal arbejdskraft og social dumping.

Varebilsdistribution af aviser, reklamer og mindre pakker mv. er nødvendigt i den eksisterende infrastruktur, der indebærer kørsel i tætbefolkede områder. Ophævelse af 11 kg-reglen vil formodningsvis have som konsekvens, at i hvert fald dele af distributionen flyttes over til lastbiler. Uden 11 kg-reglen vil der være et naturligt og oplagt incitament til at køre med mere gods og samtidig mindske antallet af ture frem og tilbage mellem depoter og mellem- og slutdestinationer, hvilket lastbilerne kan opfylde.

Distribution via lastbiler kan også ske med andet og tungere løftegrej i forhold til varebiler. Også dette taler for, at ophævelse af 11 kg-reglen formodningsvis vil føre til større og tungere pakning med deraf følgende større arbejdsmiljømæssige udfordringer.

Der vil være tale om mange stop, også i tætbefolkede områder (byområder), hvilket vil være til gene for både trafikken, trafiksikkerheden og miljøet. Dette vil yderligere indebære forøgede offentlige udgifter til vej- og vedligeholdelse mv.

Transportministeren har i svar til Transportudvalget (TRU alm. del, svar på spørgsmål 613) tilkendegivet, at ophævelse af 11 kg-reglen forventeligt vil betyde, at de distributører, der i dag benytter sig af 11 kg-reglen, fremover vil distribuere gods for fremmed regning i varebiler under 2.000 kg (nu ifølge udkastet til lovforslaget 2.500 kg), alternativt at de vil distribuere under tilladelsesordningen. Brancheforeningen deler ikke den forventning, men bemærker i øvrigt, at selv hvis det fremover skulle vise sig, at der bliver distribueret mere i mindre varebiler, da vil den mindre varebilskapacitet alt andet lige betyde, at der skal køres mere frem og tilbage mellem depoter og mellem- og slutdestinationer, end tilfældet er i dag med varebiler op til 3.500 kg.

Det vil selvsagt være til skade for miljøet og samtidig signifikant fordyrende for distributionen, og regningen vil ultimativt ende hos sidste led i distributionskæden, nemlig den enkelte borger.

Uanset om scenariet fremover vil være mere distribution via mindre varebiler eller via lastbiler, vil de forøgede negative konsekvenser være til at få øje på.

Hvis varebilsvirksomheder fremover skal opfylde tilladelsesordningens krav for at kunne udføre den pågældende transport, vil effekten være den stik modsatte i forhold til, hvad transportministeren angiveligt ønsker at sikre med lovændringen ("en mere effektiv håndhævelse af reglerne og en bedre mulighed for branchen for at efterleve af reglerne").

Lovens gældende vægtgrænse på 11 kg fungerer ifølge lovbemærkningerne som en bagatelgrænse for, hvornår der kræves tilladelse. Det er både almindeligt og naturligt med en bagatelgrænse, og der er intet tilstrækkeligt, sagligt grundlag for at ændre ved bagatelgrænsen, i hvert fald ikke i forhold til omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv.

Afslutningsvis gør brancheforeningen opmærksom på, at lovændringen i 2018 udvidede godskørselsloven til at omfatte godskørsel for fremmed regning med varebiler, dog med undtagelse af 11 kg-reglen. Såfremt transportministeren fastholder, at 11 kg-reglen er svær at håndhæve eller svær at forstå, kan en passende mulig løsning lige så vel være at fjerne varebiler fra godskørselsloven, frem for at ophæve 11 kg-reglen.

Brancheforeningen skal derfor kraftigt opfordre til, at 11 kg-reglen opretholdes i dens nugældende form, i hvert fald for omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv., alternativt at lovgivningen på dette punkt rulles tilbage til før lovændringen i 2018, hvor varebiler ikke var omfattet af godskørselslovens tilladelsesordning.

Med venlig hilsen

Lasse Ingemann Brodt

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: Nikolaj Lægaard Simonsen (nls@danskemedier.dk)
Titel: 2021-3059
Sendt: 17-08-2021 08:10
Bilag: Danske Mediers høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel.docx;

Kære alle

Hermed vedlægges Danske Mediers høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel mv.

Vil I bekræfte modtagelsen af høringssvaret?

I er velkomne til at kontakte mig, hvis I har nogen bemærkninger eller opklarende spørgsmål.

Venlig hilsen / Kind regards

Nikolaj Lægaard Simonsen

Politisk konsulent

Danske Medier:

Mediernes Hus
Pakhus 4
Kalkbrænderiløbskaj 4
2100 København Ø
[LinkedIn](#) / [Twitter](#)

M: +45 40 42 42 63

E: nls@danskemedier.dk

Til: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nikolaj Lægaard Simonsen (nls@danskemedier.dk)
Titel: 2021-3059
Sendt: 21-09-2021 10:08
Bilag: Hørings svar vedr. godskørselsloven september 2021 final.pdf;

Hermed fremsendes Danske Mediers hørings svar. Vil I bekræfte modtagelsen?

Venlig hilsen / Kind regards

Nikolaj Lægaard Simonsen
Politisk konsulent

Danske Medier:

Mediernes Hus
Pakhus 4
Kalkbrænderiløbskaj 4
2100 København Ø
[LinkedIn](#) / [Twitter](#)

M: +45 40 42 42 63

E: nls@danskemedier.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

15. september 2021



Danske Mediers høringssvar til supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Danske Medier takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Danske Medier har ved tidligere lejligheder nævnt for Transportministeriet, at den i 2019 gennemførte regulering af varebiler er besværlig, fordyrende og en væsentlig årsag til den store chaufførmangel. Loven har kostet både erhvervet og samfundet store omkostninger til et unødvendigt bureaukrati, samtidig med at vi har til gode at se de positive effekter af loven.

11 kg-reglen betyder imidlertid at avisomdelingen kan friholdes godskørselsloven for varebiler. Reglen er således vigtig for at sikre muligheden for fortsat distribution af dagblade, breve, magasiner ugeaviser og småpakker i alle egne af landet og er således med til at sikre den økonomisk og demokratiske sammenhængskraft. En afskaffelse af reglen vil føre til endnu større mangel på arbejdskraft og højere priser for de danske forbrugere. Derfor er vi også glade for, at et [flertal i Folketinget](#) har genbekræftet opbakning til 11 kg-reglen.

Forslaget rammer personer på kanten af arbejdsmarkedet

Danske Medier støtter regeringens ønske om at komme udfordringer om ureglementeret kørsel og dårligt arbejdsmiljø til livs, og vi deler regeringens ambition om, at distributionsbranchen skal fungere under ordnede forhold. Men det mål opnås ikke med en ændring af godskørselsloven for varebiler, men derimod ved at håndhæve de love og regler, som allerede findes. Skattelov, udlændingelov, færdselslov, arbejdsmiljølov m.fl. fastlægger klare spilleregler. Ved at sætte ind her, kan vi tage et opgør med den unfair konkurrence i det omfang noget sådanne måtte finde sted.

Den nuværende godskørselslov for varebiler er i forvejen så restriktiv, at den desværre holder chauffører i periferien af arbejdsmarkedets ude af beskæftigelse. For eksempel ældre, som ikke kan eller vil tage certifikaterne, deltidschauffører og tidligere straffede som via chaufførjobbet ellers kunne vende tilbage til arbejdsmarkedet. En afskaffelse af 11 kg-reglen vil ramme dette chaufførsegment yderligere.

Derfor bør regeringen kigge andre veje end at gøre det endnu sværere for personer på kanten af arbejdsmarkedet at tjene deres egen løn med en yderligere skærpelse af kravene for godskørselstilladelse. En mulighed kunne være bedre vejledning på området for både myndigheder og virksomheder, så politiet

lettere kan udføre den rette kontrol. En anden mulighed er et mere målrettet tilsyn ved de virksomheder, hvor der er kvalificeret mistanke om systematisk brud på reglerne.

Forslaget øger manglen på arbejdskraft

Da godskørselsloven blev udvidet i 2019 til også at omfatte varebiler blev 11 kg-reglen vedtaget som et værn til at sikre, at avisbude, reklameomdeling, pizzaudbringning og andet småtingskørsel fortsat kunne leveres uden udvidede tilladelser. Det var fornuftigt, og det giver intuitivt mening, at løsning af disse typer opgaver ikke kræver et længere certificeringskursus.

Vi står lige nu midt i et opsving, hvor en lang række brancher mangler arbejdskraft – herunder i særdeleshed chauffører. Samtidig findes der grupper af langtidsledige, der får sværere og sværere ved at blive en del af arbejdsmarkedet. Distributionsbranchen er en af de få brancher, hvor personer på kanten af arbejdsmarkedet kan blive løftet fra overførselsindkomster og ind i det arbejdende fællesskab. Ved at opstille rigide krav for alle typer varetransport er det klart, at en række personer vil blive hægtet af, samtidig med at distributionsvirksomhedernes rekrutteringsudfordringer vil blive større.

Således vil forslaget både ramme lønmodtagere og arbejdsgivere i distributionsbranchen, mens det er sværere at få øje på, hvem der får gavn af det. Og regningen vil i sidste ende havne hos forbrugerne.

Forslaget har en uheldig timing

Regeringen har bebudet, at de udskudte og længe ventede medieforhandlinger snart indledes. Ændringer af 11 kg-reglen vil påvirke medievirksomhederne voldsomt, da disse er åbenlyst afhængige af muligheden for fortsat distribution. Det giver derfor ingen mening, at forhandlingerne om mediebranchens rammevilkår og mediestøtte drøftes, imens distributionsvilkårene for selv samme er under behandling.

Forslaget om at ændre vægtgrænsen er fornuftigt

Danske Medier vil gerne rose regeringen for at tage initiativ til at øge vægtgrænsen for varebiler, der er omfattet af godskørselsloven, fra 2.000 kg til 2.500 kg. Denne ændring vil betyde større ensartethed mellem de danske regler og EU-reglerne på området. Hertil vil denne justering gøre det lettere for distributionsvirksomhederne at udskifte dele af vognparken til de lidt tungere el-biler og kørsel i stationcar-lignende varebiler vil blive undtaget, hvilket marginalt vil gavne branchen og lette chaufførmanglen.

Der er i branchen et ønske om at bidrage til den nødvendige og forestående grønne omstilling, men el-biler er som bekendt tungere end biler med forbrændingsmotor, hvorfor det er tæt på umuligt at holde biler til distribution på under 2.000 kg, hvis de skal køre på el. Denne del af lovforslaget er positivt, men bør løsrives fra forslaget om at afskaffe 11 kg-reglen.

Danske Medier står naturligvis til rådighed, såfremt ovenstående bemærkninger ønskes uddybet. Henvendelse herom kan rettes til politisk konsulent Nikolaj Lægaard Simonsen nls@danskemedier.dk

Venlig hilsen

Mads Brandstrup

Adm. direktør, Danske Medier

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



17. august 2021

Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Danske Medier vil gerne takke for at være på høringslisten.

Lovgivningen synes unødvendigt kompleks med adskillige nyttesløse bestemmelser, så en forenkling ville gavne alle – vognmænd, chauffører, myndigheder, borgere og kunder. Primært ses der intet behov for at regulere varebiler med en totalvægt på under 3,5 ton udover hvad der kræves af den grænseoverskridende kørsel.

Siden varebilerne blev inkluderet i godslovgivningen i 2019, har vognmænd, chauffører, myndigheder og kunder kæmpet med følgerne af denne lovgivning, f.eks. generel chaufførmangel, fordyrede transporter, forsinkede varetransporter og gode medarbejdere som er blevet presset ud af erhvervet og over på overførselsindkomst, og værdien af lovændringen kan ikke identificeres i de evalueringsrapporter som er fremkommet.

Den aktuelle omfattende chaufførmangel (og vognmandsmangel) skyldes for en stor dels vedkommende besværlighederne ved at skulle leve op til de mange krav. Det holder mange ude af erhvervet, og muligvis helt ude af beskæftigelse. Vi har kendskab til adskillige gode medarbejdere, som ikke magter de mange krav. Dette kunne uden videre løses ved at fjerne lovgivningen for varebiler, eventuelt så den flugter med EU's lovgivning for grænseoverskridende trafik.

. Danske Medier finder det overordentligt positivt at den såkaldte 11 kg-regel fastholdes. Dette er særdeles vigtigt, da 11 kg-reglen er med til at sikre muligheden for distribution af aviser i alle egne af Danmark og derved udgør et element i den demokratiske oplysning af landets borgere. Danske Medier vil derfor gerne kvittere for, at der fra politisk hold er blevet lyttet til de mange interesseorganisationer og parter på området, der har advaret kraftigt imod en ændring af 11 kg-reglen.

På grund af 11 kg' reglen friholdes den egentlige avisomdeling fra godkørselslovens regulering, hvilket ellers i praksis ville have gjort det umuligt at opretholde omdeling i yderområderne, hvor distributionen i stor udstrækning sker i varebiler og med deltidsansatte. Den omfattende chaufførmangel ville ved afskaffelse af 11 kg reglen blive langt værre.

Såfremt en ændring eller afskaffelse af 11 kg-reglen på et senere tidspunkt skulle komme til overvejelse, vil Danske Medier gerne understrege nødvendigheden af endnu en høring, hvor Danske Medier naturligvis stiller sig til rådighed.

Danske Medier bifalder harmoniseringen mellem nationale og internationale regler på transportområdet – et område der i sin natur er grænseoverskridende. Med det indre marked og en fortsat stigende interdependens på tværs af landegrænser giver det mening, at vognmænd og transportvirksomheder i videst muligt omfang ikke skal forholde sig til flere parallelle regelsæt, særligt når branchen i forvejen er underlagt en stor grad af kontrol, bureaukrati og lovgivning.

Af samme årsag er det derfor også ærgerligt, at der med lovforslaget lægges op til, at der skal gælde forskellige regler for henholdsvis national og international godskørsel for fremmed regning i varebiler. Her foreslår regeringen, at vægtgrænsen afhænger af, om der køres nationalt eller international godskørsel. Danske Medier mener, at reglerne kan gøres enklere og hvis det ikke lader sig gøre at afskaffe godkørselsloven for varebiler, så bør det være de samme vægtgrænser, der er gældende, uanset om der køres national eller international varekørsel. Det vil betyde, at det kun er nødvendigt med to i stedet for tre tilladelsesordninger; én for varebiler, hvis den tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) og en for motorkøretøjer, hvis den tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler). Dette vil på grund af EU-reglerne også gælde når en udenlandsk varebil har opgaver i Danmark.

Mange distributionsvirksomheder opererer med den samme vognpark både på det nationale og det internationale marked – herunder de danske avisomdelingsvirksomheder, som i visse tilfælde henter aviser fra trykkerier i udlandet eller leverer til udenlandske forhandlere, især i grænseområdet.

For dem er det unødvendigt besværligt, at den samme vognpark skal være underlagt forskellige regelsæt. Ikke mindst i en tid, hvor flere distributionsvirksomheder moderniserer vognparken med de tungere elbiler, bør vægtgrænsen fastsættes ved 2.500-3.500 for såvel international som national kørsel.

Endeligt stiller Danske Medier sig kritisk over for forslaget om, at tilladelsen til gods- og buskørsel betinges af, at virksomheden ikke har ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. Transport- og distributionsbranchen rummer mange små virksomheder og enkeltmandsvirksomheder. For manges vedkommende er denne branche den bedste mulighed for at blive selvforsørgende og indlemmet på arbejdsmarkedet.

Ved at udelukke virksomheder med en relativt beskeden gæld til det offentlige, risikerer man at udstøde mennesker og virksomheder fra det arbejdende fællesskab til skade for dem selv, deres samarbejdsvirksomheder og samfundet som hele. Danske Medier vil derfor opfordre til, at dette forslag pilles ud af det endelige lovforslag, eller at grænsen for gælden forhøjes markant, alternativt, at det ikke gælder for virksomheder, som har indgået og følger en afdragsordning.

Danske Medier står naturligvis til rådighed, såfremt ovenstående ønskes uddybet. Henvendelse herom kan rettes til Nikolaj Lægaard Simonsen (nls@danskemedier.dk).

Venlig hilsen

Marianne Bugge Zederkof

Konstitueret administrerende direktør

Transportministeriet
Att.: trm@trm.dk mvr@trm.dk

Høringssvar vedr. godskørsel m.v. – jeres journalnummer 2021-3059

27. september 2021
MSK
Dok ID: 183038

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har nedenstående bemærkninger til supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel m.v.

Generelle bemærkninger

Helt overordnet støtter DA de foreslåede ændringer af godskørselsloven og udstationeringsloven, som følger af Vejpakken.

DA er derudover meget tilfreds med, at de med høringen udsendte forslag til ændringer af arbejdstidsreglerne nu er trukket tilbage, så en kommende regulering kan ske inden for rammerne af den danske aftalemodel.

Specifikke bemærkninger

Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

DA har med tilfredshed noteret sig meldingerne fra ministeriet om, at dele af lovforslaget, der handler om arbejdstid, bliver trukket tilbage og fremsat i anden form. For DA er det helt afgørende, at arbejdstidsaftaler, der er en del af det kollektive aftalegrundlag, ikke bliver tilsidesat og fortsat kan håndhæves af parterne.

Varebiler – national ordning

DA støtter ændringen af vægtgrænsen for varebiler fra 2.000 kg til 2.500 kg for den nationale varebilsordning, hvormed der skabes overensstemmelse i forhold til den med Vejpakken vedtagne fællesskabstilladelse for varebiler.

DA kan imidlertid af principielle årsager ikke støtte en afskaffelse af undtagelsen for levering af pakker under 11 kg, da dette vil være en udvidelse af godskørselslovens bestemmelser om at følge lønniveauet i kollektive overenskomster. Bestemmelserne i godskørselsloven er en undtagelse fra den danske aftalemodel, der kun bør fraviges efter fælles indstilling fra arbejdsmarkedets parter.

Vester Voldgade 113
1552 København V
Tlf.: 33 38 90 00
CVR 16834017
da@da.dk
da.dk

Tredjelandekørsel

DA noterer sig med tilfredshed, at der med lovforslaget ikke tages initiativ til særskilt regulering af såkaldt tredjelandskørsel.

DA og FH indgik i 2019 en aftale om forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transporter i Danmark. Aftalen lå til grund for den efterfølgende politiske aftale og ændringen af godskørselsloven.

Med aftalen og den efterfølgende lovændring er det sikret, at udenlandske vognmænd, der kører gods i Danmark i konkurrence med national godskørsel, skal sikre sine chauffører en løn, der svarer til niveauet i de kollektive overenskomster.

Tredjelandskørsel er efter DA's opfattelse egentlig international transport, som bør reguleres efter de principper, der gælder for internationalt arbejde i flere lande. En udvidelse af godskørselslovens område til at omfatte denne form for international transport vil stride mod disse principper.

Derudover bemærker DA, at den model, der er anvendt til at regulere cabotage og kombinerede transporter, ikke kan anvendes til at regulere tredjelandskørsel. Regulering af tredjelandskørsel i Danmark forudsætter EU-retligt, at Danmark skal kompromittere den danske aftalemodel ved at fastsætte individuelle lønkrav ved lov.

Som følge af at tredjelandskørsel ikke er omfattet af aflønningskravet i godskørselsloven, er der ikke grundlag for at kræve, at tredjelandskørsel i Danmark forudregistreres, idet hovedformålet med en forudgående registrering er at understøtte myndighedernes kontrol med aflønningskravet.

Med venlig hilsen
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Martin Steen Kabongo

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Cc: Steen Müntzberg (SEM@da.dk)
Fra: Martin Steen Kabongo (MSK@da.dk)
Titel: Høringssvar vedr. af journalnummer 2021-3059 - supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel m.v.
Sendt: 27-09-2021 16:34
Bilag: Høringssvar vedr. godskørsel - fra DA.pdf;

Kære Monique

Vedhæftet finder du DA's høringssvar vedr. supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

Med venlig hilsen

Martin Steen Kabongo
Underdirektør



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 19
Mobil +45 29 20 02 19
Mail msk@da.dk
Web da.dk

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. september 2021 11:42

Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbo@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier <info@deg.dk>; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST)

<FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvognmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen - VD <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sikreveje.dk; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; mail@sld.nu; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 9139)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

Fristen blev den 16. september 2021 udsat til onsdag den 22. september 2021, jf. nedenstående mail.

Det er blevet besluttet at udsætte fristen for besvarelse yderligere til mandag den 27. september 2021.

Brev om den nye fristudsættelse, og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest **mandag den 27. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet

Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk
www.trm.dk

Til: 3f@3f.dk (3f@3f.dk), hha@advokatsamfundet.dk (hha@advokatsamfundet.dk), Advokatsamfundet (samfund@advokatsamfundet.dk), Akademikernes Centralorganisation (ac@ac.dk), mbso@tec.dk (mbso@tec.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), mail@atax.dk (mail@atax.dk), akt@di.dk (akt@di.dk), ka@ka.dk (ka@ka.dk), Arbejdstilsynet (at@at.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), info@abdk.dk (info@abdk.dk), per.mikkelsen@vbggroup.com (per.mikkelsen@vbggroup.com), Autobranschens Handels- og Industriforening (autig@autig.dk), bil@di.dk (bil@di.dk), info@bilsynsbranchen.dk (info@bilsynsbranchen.dk), lasse.brodt@fk.dk (lasse.brodt@fk.dk), 'info@cfu-net.dk' (info@cfu-net.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), DTU Transport (transport@transport.dtu.dk), 'clhe@lf.dk' (clhe@lf.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Bilbrancheråd (info@dbr.dk), Dansk Bilforhandler Union (info@dbfu.dk), danskbyggeri@di.dk (danskbyggeri@di.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), 'info@danskerhvervsfremme.dk' (info@danskerhvervsfremme.dk), dfim@dfim.dk (dfim@dfim.dk), Dansk Kørelærer-Union (dku@dku.dk), dmh@danskmaskinhandel.dk (dmh@danskmaskinhandel.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), cgr@danskerhverv.dk (cgr@danskerhverv.dk), Dansk Persontransport (info@dpt-dk.org), Dansk Standard (dansk.standard@ds.dk), Danske Advokater (mail@danskeadvokater.dk), Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (info@deg.dk), chris@dki.nu (chris@dki.nu), Danske Medier (info@danskemedier.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), info@dasp.dk (info@dasp.dk), sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk (sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk), Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk), 'info@bilimp.dk' (info@bilimp.dk), Den Danske Dommerforening (dommerforeningen@gmail.com), dch@dch.dk (dch@dch.dk), sikkermail@detfagligehus.dk (sikkermail@detfagligehus.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dommerfuldmægtigforeningen (hoeringer@dommerfm.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dækbranchen Danmark (dbdk@dbdk.dk), fa@fanet.dk (fa@fanet.dk), fh@fho.dk (fh@fho.dk), Forenede Danske Motorejere (hoering@fdm.dk), 1 - KFST Forbrugerbudsmanden (KFST) (FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerbudsmanden.dk), Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk), bent@naesbykoereskole.dk (bent@naesbykoereskole.dk), jep@bplatz.dk (jep@bplatz.dk), Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte (kto@kto.dk), Forsikring og Pension (fp@forsikringogpension.dk), Frie Danske Lastbilsvogmænd (fdl@fdl-vm.dk), Havarikommissionen - VD (havarikommission@vd.dk), International Transport Danmark (itd@itd.dk), mail@itsdanmark.dk (mail@itsdanmark.dk), Kommunernes Landsforening (kl@kl.dk), 'info@krifa.dk' (info@krifa.dk), Køreprøvesagskyndiges Landsforening (ohn002@politi.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), 'lederne@lederne.dk' (lederne@lederne.dk), ml@maskinlev.dk (ml@maskinlev.dk), post@midtsjaellands-kf.dk (post@midtsjaellands-kf.dk), kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk), Michael D. Prince (mdp@advokatprince.dk), Martin C. Hansen (mch@mover.dk), NOAH-Trafik (noahtrafik@noah.dk), KaareMoensted@Oestrelandsret.dk (KaareMoensted@Oestrelandsret.dk), Politiforbundet i Danmark (mail@politiforbundet.dk), Jesper Buhl (jesper.buhl@postnord.com), Rigsadvokaten (rigsadvokaten@ankl.dk), kos-Direktionssekretariatet@politi.dk (kos-Direktionssekretariatet@politi.dk), pol-nfae@politi.dk (pol-nfae@politi.dk), info@baeredygtigtrafik.dk (info@baeredygtigtrafik.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), info@sikreveje.dk (info@sikreveje.dk), SMVDanmark (SMV@SMVdanmark.dk), mail@sld.nu (mail@sld.nu), post@shret.dk (post@shret.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), Movia Trafik (mba@moviatrafik.dk), Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk), Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet (NA@civil.aau.dk)

Fra: TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk)

Titel: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Sendt: 16-09-2021 13:06

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede

betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

På baggrund af anmodninger fra flere høringsparter udsættes fristen for høringssvar til onsdag den 22. september 2021.

Brev om fristudsættelse og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest **onsdag den 22. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409
tsp@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: tnp@trm.dk (tnp@trm.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: 'Rune Noack' (RUN@DI.DK)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslag om ændring af godskørselsloven, buskørselsloven, udstationeringsloven mv. TRM J.nr. 2021-3059
Sendt: 18-08-2021 20:39
Bilag: høringssvar ændring af lov om godskørsel mv.pdf;

Vedlagt fremsendes høringssvar fra DI Transport til det fremsendte lovforslag om ændring af godskørselsloven mv. DI Transport vil fremsende yderligere bemærkninger når lovforslaget sendes i supplerende høring.

Mvh. Rune

Rune Noack
Seniorchefkonsulent

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



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

Til Transportministeriet

Danish Transport Federation

pr. mail til trm@trm.dk

Hørings svar vedrørende forslag til ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering mv.

DI Transport har den 25. juni 2021 modtaget forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere mv.

DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI Transport støtter generelt, at de danske regler bliver tilpasset ændringerne i EU-reglerne som følge af EU's vejpakke. DI Transport finder det afgørende, at de danske regler er i overensstemmelse med EU-reglerne, så danske transportvirksomheder og deres datterselskaber bliver mødt med ens regler i hele EU.

For så vidt angår forslaget til ændring af reglerne om udstationering, så bør det præciseres, at reglerne kun vedrører udstationering af *ansatte* chauffører. Dette fremgår også af vejprogrammets direktiv 2020/1057, artikel 1, stk.2. Dette er også i overensstemmelse med de nuværende danske regler for udstationering af chauffører inden for bus- og godstransport. Selvstændige bør fortsat være undtaget lovforslaget, herunder krav om registrering i IMI-systemet, da der ikke er tale om en udstationering i henhold til direktiv 2020/1057.

DI Transport kan støtte, at det nuværende anmeldelsespligt i Register for Udenlandsk Transportkørsel (UTIK) erstattes af det fælles europæiske IMI-register, så der ikke skal ske dobbelt registrering. Det vil endvidere være en administrativ lettelse, at det fremover kun skal indsendes en udstationeringserklæring for en periode f.eks. én dag, og ikke for hver eneste cabotagetur. Det vil endvidere efter DI Transport opfattelse være i strid med EU-direktiv 2020/1057 at opretholde det nuværende UITK-register.

Det bør præciseres, at det kun er de kørsler, der er omfattet af det danske lønkrav, der er omfattet af registreringspligten i IMI-registeret mv., da formålet er at kontrollere og



håndhæve lønforhold, og et krav om registrering af øvrige kørsel derfor er en unødvendige administrativ byrde, der ikke har noget betydning for håndhævelsen.

For så vidt angår godskørsel med varebiler under 3.500 kg, så indføres der med lovforslaget en fællesskabstilladelse for international godskørsel for fremmed regning med varebiler hvis tilladte totalvægt er 2.500 kg-3.500 kg. DI Transport kan støtte, at man fastholder den nuværende mere simple godskørselstilladelse til varebiler i national transport, men mener, at vægtgrænsen bør hæves til 2.500 kg for den nationale ordning, så det svarer til vægtgrænsen i EU-reglerne. Endvidere bør en fællesskabstilladelse til godskørsel med varebiler også give adgang til national godskørsel med varebiler, så de vognmænd der både kører national og international kørsel ikke skal have to forskellige tilladelser.

DI Transport bemærker, at forslaget til ændring af lov om arbejdstid for mobile arbejdstagere ikke fremgår af det fremsendte. DI Transport vil vende tilbage med bemærkninger vedrørende arbejdstid, når vi har modtaget ændringerne i den supplerende høring.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Rune Noack (RUN@DI.DK)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af godskørselsloven mv. TRM:2021-3059 (DI-2015-01124)
Sendt: 27-09-2021 16:00
Bilag: høringssvar ændring af lov om godskørsel, buskørsel, udstationering mv.pdf;

TRM jnr: 2021-3059

Der vedlægges hermed høringssvar fra DI Transport og ATL vedrørende forslag til lov om ændring af godskørselsloven, udstationeringsloven mv.

Mvh. Rune

Rune Noack
Seniorchefkonsulent

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



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

Til Transportministeriet

Danish Transport Federation

pr. mail til trm@trm.dk

Høringsvar vedrørende forslag til ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering mv.

DI Transport har den 6. september 2021 modtaget forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere mv.

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere har følgende bemærkninger til det fremsendte, der erstatter høringssvar af 18. august 2021:

DI Transport og ATL støtter generelt, at de danske regler bliver tilpasset ændringerne i EU-reglerne som følge af EU's vejpakke. DI Transport og ATL finder det afgørende, at de danske regler er i overensstemmelse med EU-reglerne, så danske transportvirksomheder og deres datterselskaber bliver mødt med ens regler i hele EU.

Udstationering

For så vidt angår forslaget til ændring af reglerne om udstationering, så bør det præciseres, at reglerne kun vedrører udstationering af *ansatte* chauffører. Dette fremgår også af vejpackens direktiv 2020/1057, artikel 1, stk.2. Dette er også i overensstemmelse med de nuværende danske regler for udstationering af chauffører inden for bus- og godstransport. Selvstændige bør fortsat være undtaget lovforslaget, herunder krav om registrering i IMI-systemet, da der ikke er tale om en udstationering i henhold til direktiv 2020/1057.

DI Transport og ATL kan støtte, at den nuværende anmeldelsespligt i Register for Udenlandsk Transportkørsel (UTIK) erstattes af det fælles europæiske IMI-register, så der ikke skal ske dobbelt registrering. Det vil endvidere være en administrativ lettelse, at der fremover kun skal indsendes en udstationeringserklæring for en periode f.eks. én dag, og ikke for hver eneste cabotagetur. Det vil endvidere efter DI Transports og ATL's opfattelse være i strid med EU-direktiv 2020/1057 at opretholde det nuværende UITK-register.

Det bør præciseres, at det kun er de kørsler, der er omfattet af det danske lønkrav, der er omfattet af registreringspligten i IMI-registeret mv., da formålet er at kontrollere og håndhæve lønforhold, og et krav om registrering af øvrige kørsel derfor er en unødvendig administrativ byrde, der ikke har noget betydning for håndhævelsen.

DI Transport og ATL skal derudover henholde sig til høringssvar fra DA.

Godskørselstilladelser for varebiler

For så vidt angår godskørsel med varebiler under 3.500 kg, så indføres der med lovforslaget en fællesskabstilladelse for international godskørsel for fremmed regning med varebiler. DI Transport og ATL kan støtte, at man fastholder den nuværende mere simple godskørselstilladelse til varebiler i national transport.

DI Transport og ATL kan støtte, at vægtgrænsen for godskørselstilladelser til varebiler hæves til 2.500 kg for den nationale ordning, så det svarer til vægtgrænsen i EU-reglerne. Endvidere bør en fællesskabstilladelse til godskørsel med varebiler også give adgang til

national godskørsel med varebiler, så de vognmænd, der både kører national og international kørsel, ikke skal have to forskellige tilladelser.

Vedrørende undtagelsen for levering af pakker under 11 kg, så oplyste DI Transport i sit høringssvar af 9. marts 2018 i forbindelse med lovforslaget om at indføre godskørseltilladelser for varebiler, at man ikke støttede indførelsen af en 11 kg reglen, da den ville blive svær at håndhæve og efterleve.

DI Transport og ATL skal dog bemærke, at man principielt er imod af udvide kravet om løn- og ansættelsesvilkår i godskørselsloven, da der er tale om et væsentligt indgreb i den danske model. En sådan udvidelse bør derfor kun ske på baggrund af en fælles anbefaling af arbejdsmarkedets parter. På den baggrund kan DI Transport og ATL ikke støtte en afskaffelse af 11-kg-reglen i den form som lovforslaget lægger op til.

Arbejdstid for mobile arbejdstagere.

Transportministeriet har oplyst, at denne del af lovforslaget udskydes, hvilket DI Transport og ATL er tilfredse med. Ministeriet har bedt om, at vi alligevel fremsender vores bemærkninger:

DI Transport og ATL kan ikke støtte forslaget til ændring af lov om arbejdstids for mobile arbejdstagere (§4). Der er tale om et indgreb i den danske model, og i forhold der er reguleret af arbejdsmarkedets parter. DI Transport og ATL kan således ikke støtte, at regeringen vil ophæve aftaleimplementeringen.

Rent principielt virker det urimeligt, at transportbranchen, som den eneste branche risikerer lovbestemte bøder for håndhævelsen af arbejdstid, når man i forvejen med reglerne om køre- og hviletid, har taget hånd om færdselssikkerhed og sikring af chaufførernes vilkår.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Færdselsstyrelsen skal høres om fremtidige aftaler om undtagelser, som arbejdsmarkedets parter måtte indgå. DI Transport og ATL finder det uacceptabelt og i strid med den danske arbejdsmarkedsmodel, at aftaler mellem arbejdsmarkedets parter på den måde skal godkendes.

Det bemærkes også, at der ikke med EU's vejpakke er sket ændringer i EU's direktiv 2002/15/EF om arbejdstid for mobile lønmodtagere, og at der derfor fortsat er muligt at aftaleimplementere direktivet. EU-Kommissionen har i deres notat om spørgsmål og svar på forståelsen af direktiv 2020/1057 tilkendegivet, at medlemslandene gerne må lade dele af håndhævelsen varetages af arbejdsmarkedets parter, især på de områder hvor der er indgået aftaler om undtagelser. Dette vil i sidste ende være en sag for EU-domstolen, men DI Transport og ATL mener på den baggrund, at der bør være hjemmel i EU-retten til at lade arbejdsmarkedets parter fortsat håndhæve det mobile arbejdstidsdirektiv.

DI Transport og ATL mener ikke det er rimeligt, at virksomhederne risikerer dobbelt-straf for overtrædelser af det mobile arbejdstidsdirektiv. Lovforslaget vil stille arbejdsgivere, der er omfattet af en kollektiv overenskomst dårligere i konkurrencen, da de risikerer dobbelt straf i tilfælde af overtrædelser af arbejdstidsreglerne, da man både skal betale en

bøde og en bod i henhold til de kollektive aftaler. Lovforslagets §4 nr. 6 fjerner på den anden side ikke-organiserede lønmodtageres mulighed for at søge godtgørelse via civile domstole.

For så vidt angår sanktioner og håndhævelse, så mener DI Transport og ATL, at dette fortsat bør overlades til arbejdsmarkedets parter.

Samlet set støtter DI Transport og ATL, at lovforslagets §4 om ændring af mobile lønmodtagere udgår af lovforslaget med henblik på at finde en egnet løsning inden for rammerne af den danske arbejdsmarkedsmodel. DI Transport og ATL deltager gerne i det videre arbejde for at finde en sådan løsning.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørning (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu) (jrv@dtl.eu)
Titel: Høringsvar til udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren - sagsnr. 2021-3059
Sendt: 18-08-2021 09:26
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til lovforslag.pdf; Redegørelse for varebilsordningen, marts 2021.pdf; vvarebilartikel.pdf; 16.8.2021 Høringsvar 11 kg regel final.pdf;

Til Transportministeriet,
Høringsvar fra DTL-Danske Vognmænd (DTL) til udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (sagsnr. 2021-3059) vedlagt.

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. Jur.

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 4063 6433



Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 25. juni 2021 11:24

Til: 3f@3f.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Christoffer Greenfort <cgr@danskerhverv.dk>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@deg.dk; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; DTL <dtl@dtl.eu>; DTL <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Foreningen af Danske Langtursvognmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; mail@sld.nu; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>; hha@advokatsamfundet.dk; mbso@tec.dk; mail@atax.dk; akt@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; danskbyggeri@di.dk; dfim@dfim.dk; info@dpt-dk.org; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; sikkermail@dettfagligehus.dk; jep@bplatz.dk; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; KaareMoensted@OestreLandsret.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@sikreveje.dk

Emne: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 793545)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) i ekstern høring. Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65301>.

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk senest onsdag den 18. august 2021 med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail tnb@trm.dk og telefon 72267010.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres ref.: 2021-3059

Vor ref.: 21-165

Dato: 18.08.2021

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

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger:

DTL er positive overfor bevarelsen af kravet om, at man ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld på 50.000 kr. eller derover til det offentlige

Herudover har DTL ingen bemærkninger til selve implementeringen af vejpakken.

Tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler)

Vægtgrænsen på 2.000 kg.

DTL er enige i, at vægtgrænsen på 2.000 kg. skal bevares af de i lovforslaget anførte grunde.

”11 kg-reglen”

DTL er noget forundret og uforstående overfor, hvorfor at ophævelse af den såkaldte ”11 kg-regel” i godskørselslovens § 1, stk. 2, ikke er en del af nærværende lovforslag.

DTL foreslår, at ”11 kg-reglen” i godskørselslovens § 1, stk. 2, bliver ophævet som en del af nærværende lovforslag.

I marts 2021 sendte Færdselsstyrelsen således vedlagte redegørelse til Folketinget om varebilsordningen.

Følgende fremgår af redegørelsen:

” 4.2. Antallet af henvendelser til Færdselsstyrelsen vedrørende den nye varebilsordning

Færdselsstyrelsen har modtaget mange telefoniske og skriftlige henvendelser vedrørende varebilsreglerne, hvilket styrelsen formoder skyldes, at der er tale om et område, som ikke har været reguleret før.

Fra den 1. januar 2019 til den 31. december 2020 har styrelsen således oprettet ca. 1.300 spørgsmålssager vedrørende de nye varebilstilladelser, som især omhandler spørgsmål til ”11 kg-reglen” og reglerne vedrørende leje af varebiler. Til sammenligning med de 1.300 spørgsmålssager til varebilstilladelser har styrelsen i samme periode registreret ca. 300 henvendelser vedrørende fællesskabstilladelser til godskørsel i lastbiler.

Det er styrelsens vurdering, at især ”11 kg-reglen” ikke har været forståelig for branchen og kontrolmyndighederne, hvilket har medført de mange henvendelser til styrelsen. Styrelsen oplever, at der fortsat er et betydeligt behov for at vejlede både politi og branche om de nye regler.”

”5.1. ”11 kg-reglen”

På baggrund af de løbende henvendelser som styrelsen har modtaget samt politiets hørings svar er det styrelsens opfattelse, at både transportvirksomheder, branchen og politiet har haft betydelige fortolkningsproblemer med, hvad der forstås ved stykgods, idet fortolkningen afhænger af, hvordan godset transporteres.

Rigspolitiet oplyser i deres evaluering af varebilsordningen, at de oplever, at transportvirksomheder omgår ”11 kg - reglen” ved f.eks. at pakke godset i kasser, der vejer under 11 kg, men når føreren bærer kasserne til og fra bilen stables kasserne, så de vejer over 11 kg. Rigspolitiet oplyser endvidere, at varebilsvognmænd, som ønsker at overholde reglerne, bliver forvirrede og frustrerede over varebilsreglernes kompleksitet.

Rigspolitiet konkluderer på den baggrund, at det er vanskeligt for politiet at håndhæve varebilsreglerne, når det er uklart, hvornår reglerne finder anvendelse, og det er endvidere svært for virksomhederne at vide, hvornår de er omfattet af varebilsreglerne eller ej, hvorfor det er Rigspolitiets klare anbefaling, at man afskaffer denne regel.

Styrelsen har som nævnt selv modtaget mange henvendelser fra aktørerne på området vedrørende fortolkningen af ”11 kg. – reglen” og kan tilslutte sig Rigspolitiets vurdering af vanskelighederne ved at anvende reglen i praksis.”

”5.5. ”11 kg-reglen”

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at ”11 kg – reglen” med fordel kan afskaffes af hensyn til en mere effektiv håndhævelse og dermed bedre efterlevelse af reglerne. Styrelsen henviser i den forbindelse til politiets og styrelsens erfaringer med anvendelsen af reglerne i praksis. Dertil kommer,

at Vejpakkens regler ikke omfatter en sondring vedrørende godsets vægt, hvilket også efter styrelsens opfattelse taler for at afskaffe den nationale regel.”

Når DTL taler med aktører i markedet, så er der både blandt de, der har indrettet sig på at køre med gods over og under 11 kg’s pakker/kolli, en opfattelse af, at reglen bør ophæves.

I vedlagte artikel fra DTLs magasin, DANSKE VOGNMÆND nr. 4, 2021, ågang 23, hvor formanden for DTLs specialforening, SKV, Thomas Jensen og adm. direktør Karsten Klitmøller, GLS, er interviewet til DTL Magasinet om varebilskravene forud for 2-årsdagen for dens indførelse – under overskriften:

11 KILOS-REGLER I SKUDLINJEN.

En regel som den etablerede del af varebilsbranchen mener er konkurrenceforvridende og umulig at kontrollere.

Regeringen og Folketinget bevarer således en ”11 kg-regel” i godskørselsloven, som branchen ikke forstår, som er let at omgå og som bevidst omgås, er vanskelig at håndhæve, konkurrenceforvridende, og en regel som både Færdselsstyrelsen og Rigspolitiet klart anbefaler bliver ophævet.

DTL har da også forstået det sådan, at transportministeren ønsker at ophæve af den såkaldte ”11 kg-regel” i godskørselslovens §1, stk. 2.

Hensigten med indførelse af den såkaldte ”11 kg-regel” var, at omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker kunne ske uden krav om tilladelse.

”11 kg-reglen” har dog i praksis fået en væsentligt videre omfang, idet reglen gælder for levering af alle typer af gods.

Hvis Folketinget ønsker, at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker, så burde og kunne man i stedet specifikt undtage disse typer af kørsel eller godstyper fra kravet om tilladelse i lighed med, hvad man allerede i dag gør for højtryksspulevogne og opsugende fejmaskiner mv., jf. bekendtgørelse om godskørsel § 2.

Udlejning af vognmandstilladelser til varebiler

Det fremgår af redegørelse om varebilsordningen, at der ikke er forbud mod at leje/udlåne en vognmandstilladelse til varebil, hvilket der er for de øvrige former for godskørselstilladelser.

Det fremgår af redegørelsen om varebilsordningen, at ”Aktuelt har Rigspolitiet kendskab til en vognmand, der har 85 tilladelser og formentlig udlejer ca. halvdelen.”

DTL skal derfor foreslå, at reglerne ensrettes for alle typer af godskørselstilladelser, således at det udtrykkeligt fremgår af reglerne om varebilstilladelse i godskørselsloven, at også denne type

godskørselstilladelse er personlig og ikke kan overdrages, samt at det er strafbart hvis man alligevel gør dette.

Angivelse af køretøj med CVR og firmanavn

Følgende fremgår af redegørelsen om varebilsordningen:

”Både godskørselsbekendtgørelsen og registreringsbekendtgørelsen foreskriver, at varebiler skal være forsynet med navn (og CVR-nummer) på den, der er registreret bruger af køretøjet.

Godskørselsbekendtgørelsens § 13, stk. 1 foreskriver, at en varebil, der indgår i et vogntog på mere end 3.500 kg skal afmærkes med 10 cm høje bogstaver ét sted på bilens karosseri.

Registreringsbekendtgørelsens § 85 foreskriver, at en varebil (vogntog eller ej) op til 4.000 kg skal afmærkes med 3 cm høje bogstaver på (begge) bilens sider.

En varebil, som er registreret til erhvervsmæssig brug med en tilladt totalvægt på mellem 3.500 kg og 4.000 kg., er således omfattet af begge regelsæt.

Politiet oplever, at nogle varebilsvognmænd ud over at forsyne begge sider af bilen med 3 cm høje bogstaver ligeledes er nødt til at mærke deres varebil med 10 cm høje bogstaver på karrosseriet, fordi de en gang i mellem kører med et vogntog med tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

Det er således Rigspolitiets vurdering, at der bør ske en ensretning af kravet om at forsyne varebiler med navn (og CVR-nummer). Det bemærkes i den forbindelse, at registreringsbekendtgørelsens krav om 3 cm høje bogstaver og tal er mest hensigtsmæssig og tilstrækkelig i forhold til politiets kontrol på området.”

DTL påpegede også denne problemstilling i forbindelse indførelsen af reglerne om CVR-nr. på varebiler.

DTL skal derfor i lighed med Rigspolitiet foreslå, at der sker en ensretning af reglerne.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Lisbeth Hamberg (lih@dtl.eu)
Titel: Journalnummer 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 10:43
Bilag: Supplerende DTL-høringssvar godskørselslov sep 2021.pdf; 16.8.2021 Høringssvar 11 kg regel final.pdf;

Til Transportministeriet

Vedlagt fremsendes supplerende DTL-høringssvar d.d. samt tilhørende bilag (DTLs høringssvar fra august 2021)

Lisbeth Hamberg
PA/Direktionssekretær

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz
1270 København K
Tlf.: 7015 9500
Mobil: 3030 3553



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres ref.: 2021-3059

Vor ref.: 21-165

Dato: 18.08.2021

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

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger:

DTL er positive overfor bevarelsen af kravet om, at man ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld på 50.000 kr. eller derover til det offentlige

Herudover har DTL ingen bemærkninger til selve implementeringen af vejpakken.

Tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler)

Vægtgrænsen på 2.000 kg.

DTL er enige i, at vægtgrænsen på 2.000 kg. skal bevares af de i lovforslaget anførte grunde.

”11 kg-reglen”

DTL er noget forundret og uforstående overfor, hvorfor at ophævelse af den såkaldte ”11 kg-regel” i godskørselslovens § 1, stk. 2, ikke er en del af nærværende lovforslag.

DTL foreslår, at ”11 kg-reglen” i godskørselslovens § 1, stk. 2, bliver ophævet som en del af nærværende lovforslag.

I marts 2021 sendte Færdselsstyrelsen således vedlagte redegørelse til Folketinget om varebilsordningen.

Følgende fremgår af redegørelsen:

” 4.2. Antallet af henvendelser til Færdselsstyrelsen vedrørende den nye varebilsordning

Færdselsstyrelsen har modtaget mange telefoniske og skriftlige henvendelser vedrørende varebilsreglerne, hvilket styrelsen formoder skyldes, at der er tale om et område, som ikke har været reguleret før.

Fra den 1. januar 2019 til den 31. december 2020 har styrelsen således oprettet ca. 1.300 spørgsmålssager vedrørende de nye varebilstilladelser, som især omhandler spørgsmål til ”11 kg-reglen” og reglerne vedrørende leje af varebiler. Til sammenligning med de 1.300 spørgsmålssager til varebilstilladelser har styrelsen i samme periode registreret ca. 300 henvendelser vedrørende fællesskabstilladelser til godskørsel i lastbiler.

Det er styrelsens vurdering, at især ”11 kg-reglen” ikke har været forståelig for branchen og kontrolmyndighederne, hvilket har medført de mange henvendelser til styrelsen. Styrelsen oplever, at der fortsat er et betydeligt behov for at vejlede både politi og branche om de nye regler.”

”5.1. ”11 kg-reglen”

På baggrund af de løbende henvendelser som styrelsen har modtaget samt politiets hørings svar er det styrelsens opfattelse, at både transportvirksomheder, branchen og politiet har haft betydelige fortolkningsproblemer med, hvad der forstås ved stykgods, idet fortolkningen afhænger af, hvordan godset transporteres.

Rigspolitiet oplyser i deres evaluering af varebilsordningen, at de oplever, at transportvirksomheder omgår ”11 kg - reglen” ved f.eks. at pakke godset i kasser, der vejer under 11 kg, men når føreren bærer kasserne til og fra bilen stables kasserne, så de vejer over 11 kg. Rigspolitiet oplyser endvidere, at varebilsvognmænd, som ønsker at overholde reglerne, bliver forvirrede og frustrerede over varebilsreglernes kompleksitet.

Rigspolitiet konkluderer på den baggrund, at det er vanskeligt for politiet at håndhæve varebilsreglerne, når det er uklart, hvornår reglerne finder anvendelse, og det er endvidere svært for virksomhederne at vide, hvornår de er omfattet af varebilsreglerne eller ej, hvorfor det er Rigspolitiets klare anbefaling, at man afskaffer denne regel.

Styrelsen har som nævnt selv modtaget mange henvendelser fra aktørerne på området vedrørende fortolkningen af ”11 kg. – reglen” og kan tilslutte sig Rigspolitiets vurdering af vanskelighederne ved at anvende reglen i praksis.”

”5.5. ”11 kg-reglen”

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at ”11 kg – reglen” med fordel kan afskaffes af hensyn til en mere effektiv håndhævelse og dermed bedre efterlevelse af reglerne. Styrelsen henviser i den forbindelse til politiets og styrelsens erfaringer med anvendelsen af reglerne i praksis. Dertil kommer,

at Vejpakkens regler ikke omfatter en sondring vedrørende godsets vægt, hvilket også efter styrelsens opfattelse taler for at afskaffe den nationale regel.”

Når DTL taler med aktører i markedet, så er der både blandt de, der har indrettet sig på at køre med gods over og under 11 kg's pakker/kolli, en opfattelse af, at reglen bør ophæves.

I vedlagte artikel fra DTLs magasin, DANSKE VOGNMÆND nr. 4, 2021, ågang 23, hvor formanden for DTLs specialforening, SKV, Thomas Jensen og adm. direktør Karsten Klitmøller, GLS, er interviewet til DTL Magasinet om varebilskravene forud for 2-årsdagen for dens indførelse – under overskriften:

11 KILOS-REGLER I SKUDLINJEN.

En regel som den etablerede del af varebilsbranchen mener er konkurrenceforvridende og umulig at kontrollere.

Regeringen og Folketinget bevarer således en ”11 kg-regel” i godskørselsloven, som branchen ikke forstår, som er let at omgå og som bevidst omgås, er vanskelig at håndhæve, konkurrenceforvridende, og en regel som både Færdselsstyrelsen og Rigspolitiet klart anbefaler bliver ophævet.

DTL har da også forstået det sådan, at transportministeren ønsker at ophæve af den såkaldte ”11 kg-regel” i godskørselslovens §1, stk. 2.

Hensigten med indførelse af den såkaldte ”11 kg-regel” var, at omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker kunne ske uden krav om tilladelse.

”11 kg-reglen” har dog i praksis fået en væsentligt videre omfang, idet reglen gælder for levering af alle typer af gods.

Hvis Folketinget ønsker, at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker, så burde og kunne man i stedet specifikt undtage disse typer af kørsel eller godstyper fra kravet om tilladelse i lighed med, hvad man allerede i dag gør for højtryksspulevogne og opsugende fejmaskiner mv., jf. bekendtgørelse om godskørsel § 2.

Udlejning af vognmandstilladelser til varebiler

Det fremgår af redegørelse om varebilsordningen, at der ikke er forbud mod at leje/udlåne en vognmandstilladelse til varebil, hvilket der er for de øvrige former for godskørselstilladelser.

Det fremgår af redegørelsen om varebilsordningen, at ”Aktuelt har Rigspolitiet kendskab til en vognmand, der har 85 tilladelser og formentlig udlejer ca. halvdelen.”

DTL skal derfor foreslå, at reglerne ensrettes for alle typer af godskørselstilladelser, således at det udtrykkeligt fremgår af reglerne om varebilstilladelse i godskørselsloven, at også denne type

godskørselstilladelse er personlig og ikke kan overdrages, samt at det er strafbart hvis man alligevel gør dette.

Angivelse af køretøj med CVR og firmanavn

Følgende fremgår af redegørelsen om varebilsordningen:

”Både godskørselsbekendtgørelsen og registreringsbekendtgørelsen foreskriver, at varebiler skal være forsynet med navn (og CVR-nummer) på den, der er registreret bruger af køretøjet.

Godskørselsbekendtgørelsens § 13, stk. 1 foreskriver, at en varebil, der indgår i et vogntog på mere end 3.500 kg skal afmærkes med 10 cm høje bogstaver ét sted på bilens karosseri.

Registreringsbekendtgørelsens § 85 foreskriver, at en varebil (vogntog eller ej) op til 4.000 kg skal afmærkes med 3 cm høje bogstaver på (begge) bilens sider.

En varebil, som er registreret til erhvervsmæssig brug med en tilladt totalvægt på mellem 3.500 kg og 4.000 kg., er således omfattet af begge regelsæt.

Politiet oplever, at nogle varebilsvognmænd ud over at forsyne begge sider af bilen med 3 cm høje bogstaver ligeledes er nødt til at mærke deres varebil med 10 cm høje bogstaver på karrosseriet, fordi de en gang i mellem kører med et vogntog med tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

Det er således Rigspolitiets vurdering, at der bør ske en ensretning af kravet om at forsyne varebiler med navn (og CVR-nummer). Det bemærkes i den forbindelse, at registreringsbekendtgørelsens krav om 3 cm høje bogstaver og tal er mest hensigtsmæssig og tilstrækkelig i forhold til politiets kontrol på området.”

DTL påpegede også denne problemstilling i forbindelse indførelsen af reglerne om CVR-nr. på varebiler.

DTL skal derfor i lighed med Rigspolitiet foreslå, at der sker en ensretning af reglerne.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
trm@trm.dk og kopi til mvr@trm.dk

Deres ref.: 2021-3059

Vor ref.: 21-206

Dato: 27.09.2021

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

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

Godskørselsloven

"11 kg-reglen"

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

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

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

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

DTL er fuldstændigt enig i Transportministeriets vurdering.

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

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

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

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

”Forhøjelse af vægtgrænse til 2.500 kg”

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

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

”Udstationering og aflønning”

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

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

”Kontrol af arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen



Erik Østergaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: jur@fho.dk (jur@fho.dk)
Titel: 2021-3059 - Høringssvar om ændring af love om godskørsel mv.
Sendt: 27-09-2021 14:57
Bilag: 20210927145304.pdf; signaturbevis.txt;

Vedhæftet fremsendes høringssvar til lov om ændring af love om godskørsel, buskørsel, udstationering af lønmodtagere og arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportbranchen.

Med venlig hilsen

f. Evelyn Jørgensen

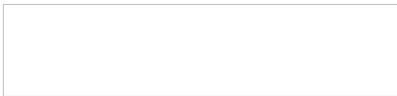
Anja Rønne Vilstrup

Afdelingssekretær, Arbejdsliv og Arbejdsret

Direkte: 3524 6412 / Mail: ARV@fho.dk

Fagbevægelsens Hovedorganisation / www.fho.dk

[Her kan du læse hvordan Fagbevægelsens Hovedorganisation behandler dine data](#)



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Fremsendt pr. mail trm@trm.dk
med kopi til mvr@trm.dk

Sagsnr. 21-3211
Vores ref. EJOE
Deres ref 2021-3059
Den 27. september 2021

2021-3059 - Høring af 25. juni 2021 over udkast til forslag til lov om ændring af love om godskørsel, buskørsel, udstationering af lønmodtagere og arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportbranchen.

Vi takker for lejligheden til at kommentere på ministeriets første del af forslag til lovimplementering af Vejtransportpakken.

Idet vi i øvrigt henholder os til 3F's høringssvar af 18. august 2021 skal vi gøre følgende bemærkninger:

Vejtransportpakken, som ikke mindst den danske regering har arbejdet aktivt på at få vedtaget, skal styrke fair konkurrence og ordentlige arbejdsvilkår i vejtransportbranchen.

Et af de meget vigtige elementer i Vejtransportpakken er en opstramning af reglerne for, hvornår en chauffør kan anses for udstationeret, og dermed omfattes af udstationeringsreglerne i værtslandet.

For at imødegå uklarheder og smuthuller i de gældende regler ved anvendelse af skuffe- eller postkasseselskaber, er det præciseret, at udstationeringsreglerne finder anvendelse for den såkaldt ikkebilaterale internationale kørsel.

Kørslen er kendetegnet ved, at chaufføren beskæftiges med international transport uden for den udstationerende virksomheds etableringsmedlemsstat, hvor transporten således har en højere grad af tilknytning til værtsmedlemsstaten.

Netop derfor er vi af den opfattelse, at de gældende regler i udstationeringsloven for krav til mindsteaflønnning af udstationerede chauffører, som blev vedtaget af Folketinget i 2020, med de samme begrundelser som ved udførelse af cabotage og kombinerede transporter, nu både kan og bør gælde for ikkebilaterale internationale transporter.

Lovændringen blev vedtaget af et stort flertal i Folketinget under indtryk af utilstedeligt lave lønninger og kummerlige arbejdsforhold for nogle filippinske chauffører i Padborg, ansat hos et polsk datterselskab.

Vejtransportområdet har igennem flere årtier været omfattet af særskilt regulering i Danmark. Godskørselsloven og buskørselsloven har således siden 1970'erne haft bestemmelser om overenskomstmæssige vilkår, som betingelse for at opnå og bevare en vognmandstilladelse for danske vognmænd, med det formål at sikre ordnede forhold i transportbranchen, herunder fair konkurrencevilkår og styrkelse af færdselssikkerheden.

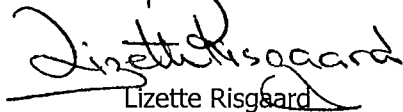
For at undgå endnu en Padborg-sag anbefaler vi derfor, at der i lovforslaget, henholdsvis § 1, nr. 19 (tilføjelse til § 6 e, stk. 1), og i § 2, nr. 17 (tilføjelse til § 21 a, stk. 1), tilføjes følgende bestemmelse:

" ikkebilateral international transport i Danmark"

Supplerende høring af 6. september om kontrol af arbejdstid mv.

Vi har noteret os, at denne del af lovimplementering af Vejtransportpakken er udskudt til senere fremsættelse, således at der bliver mulighed for grundigere overvejelser og dialog om, hvorledes kontrol af arbejdstid konkret skal implementeres. Vi står naturligvis til rådighed for disse drøftelser.

Med venlig hilsen


Lizette Risgaard

Brevdato 18-08-2021

Afsender Daniel Norden (Daniel.Norden@fk.dk)

Modtagere Transportministeriet (trm@trm.dk)

Akttitel Fra FK Distribution vedr. høringsvar om vejpakken

Sagsnummer 2021 - 3059

ID-nummer 806672

Versionsnummer 1

Ansvarlig TRM Trine Niss Bjørling

Vedlagte dokumenter Emne J.nr. 2021-3059 – Høringsvar fra Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder
Høringsvar - udkast til lovforslag til ændring af godskørselsloven - 18.08.2021

Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)

Udskrevet 20. sep 2021

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk), TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), lasse.brodt@fk.dk (lasse.brodt@fk.dk)
Fra: Daniel Norden (Daniel.Norden@fk.dk)
Titel: Emne: J.nr. 2021-3059 – Høringssvar fra Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder
Sendt: 18-08-2021 13:23
Bilag: Høringssvar - udkast til lovforslag til ændring af godskørselsloven - 18.08.2021.pdf;

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder sender hermed høringssvar i anledning af Transportministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven mv.

Vi står til rådighed ved eventuelle spørgsmål til høringssvaret.

Med venlig hilsen

Lasse Ingemann Brodt

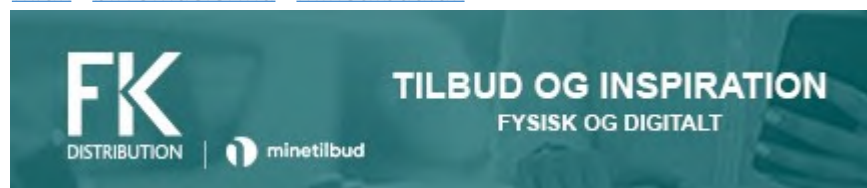
Med venlig hilsen / Best regards

Daniel Norden

Head of Strategy

FK Distribution A/S
Bredebjergvej 6 , 2630 Taastrup
T +45 4343 9900
D +45 2335 2107

fk.dk - blivomdeler.nu - minetilbud.dk



FK Distribution behandler personoplysninger i forbindelse med vores daglige drift og opgaver.

Læs mere om, hvordan vi behandler personoplysninger på www.fk.dk

Denne mail og eventuelle vedhæftede filer kan indeholde personfølsomme oplysninger, som kun er tiltænkt adressaten. Såfremt du ved en fejl har modtaget denne mail, bedes du venligst straks slette den og informere os på telefon 4343 9900 eller mail GDPR@fk.dk

SENDT PR. MAIL (trm@trm.dk)

Transportministeriet

Kopi: tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk

København 18. august 2021

J.nr. 2021-3059 – Høringssvar i anledning af udkast til lovforslag til ændring af lov om godskørsel mv.

Formålet med dette høringssvar fra Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder ("brancheforeningen") er at sikre gennemførelse af en ny høringsproces i tilfælde af et eventuelt senere forslag om at ændre eller ophæve den såkaldte 11 kg-regel i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Transportministeriet har den 25. juni 2021 sendt udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel mv. i høring. Det fremgår af udkastet, at formålet med lovforslaget er at implementere EU Vejpakken. Transportministeriet foreslår bl.a., at der i godskørselsloven indføres krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer eller vogntog, der vejer mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg (varebiler). Betingelserne for udstedelse af denne tilladelse vil svare til de betingelser, der allerede gælder for udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, der vejer mere end 3.500 kg (lastbiler), jf. den gældende godskørselslovs § 1, stk. 1.

Det fremgår endvidere af udkastet, at Transportministeriet foreslår en række mindre justeringer og præciseringer af godskørselslovens tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, der vejer mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg (varebiler), jf. den gældende godskørselslovs § 1, stk. 2.

Derimod fremgår det ikke af udkastet, at Transportministeriet foreslår at ændre eller ophæve den såkaldte 11 kg-regel. Det er derfor brancheforeningens forståelse, at betragtninger vedrørende 11 kg-reglen ikke er en del af høringen.

Brancheforeningen finder det særdeles positivt, at der ikke foreslås en ændring eller ophævelse af 11 kg-reglen.

Brancheforeningen er imidlertid bekendt med, at en ændring eller ophævelse af 11 kg-reglen forudgående har været under politisk diskussion.

En ændring eller ophævelse af 11 kg-reglen vil imidlertid have betydelige konsekvenser for medlemmer i brancheforeningen, der beskæftiger sig med omdeling af aviser og reklamer mv.

En ændring eller ophævelse af 11 kg-reglen vil også have betydelige konsekvenser for samarbejdspartnere til medlemmer i brancheforeningen, herunder i form af forøgede omkostninger til distribution. Disse forøgede omkostninger vil være uundgåelige, allerede af logistiske årsager, hvilket i sidste ende kan have konsekvenser for den enkelte borger.

Dertil bemærkes, at det fremgår af lovbemærkningerne til den gældende lov om godskørsel, at det netop har været lovgivers hensigt at undtage omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker mv. fra lovens tilladelsesordning.

I det tilfælde, at det senere foreslås at ændre eller ophæve 11 kg-reglen, ønsker brancheforeningen at fremføre en række væsentlige betragtninger herom. Eftersom disse betragtninger ikke er en del af høringen, forudsætter brancheforeningen, at der i givet fald gennemføres en ny høringsproces.

Med venlig hilsen

Lasse Ingemann Brodt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Mattias Schou (ms@grakom.dk)
Titel: Høringssvar - J.nr. 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 15:01
Bilag: GRAKOMs høringssvar til ændring af godskørselsloven.docx;

Til rette vedkommende

Hermed erhvervsorganisationen GRAKOMs høringssvar til lovforslag om ændring af godskørselsloven.

Venlig hilsen

Mattias Schou
Politisk konsulent

GRAKOM
Grafisk Kommunikation & Medier

+45 71 99 18 17
ms@grakom.dk

www.grakom.dk

Du kan på hjemmesiden læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger.

J.nr. 2021-3059 – Hørings svar til supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven

GRAKOM er erhvervsorganisation for over 500 virksomheder i kommunikationsindustrien, heriblandt den grafiske branche. Vores medlemmer udgør en vigtig rolle for samfundet, bl.a. ved at trykke og distribuere aviser, reklametryksager ol. Vores medlemmer bidrager derfor til at højne den demokratiske inddragelse og den frie konkurrence, der kommer forbrugere og samfundets udvikling til gode.

Derfor er det vigtigt for os, at GRAKOM får mulighed for at afgive sit høringssvar til ændringsforslaget af godskørselsloven.

I GRAKOM er vi altid lydhøre for tiltag, der kan fremme kommunikationsindustriens konkurrencevilkår, der både gavner distributører, producenter og forbrugere.

Imidlertid kan GRAKOM ikke støtte ændringsforslaget om at ophæve 11 kg-reglen, da en ophævelse vil medføre stigende administrative byrder for distributører, samt forringe den frie konkurrence på distributionsmarkedet.

Der er intet belæg for at 11 kg-reglen tilgodeser enkelte distributører

Fortalere for en ophævelse hævder at reglen tilgodeser enkelte distributører ved at slække uddannelseskra v ved transport. Dette er ikke korrekt, da krav til den enkelte chauffør svarer til de krav, der gælder for udstedelse af en fælleskabstilladelse, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. En varebilstilladelse kræver dog et lavere uddannelsesniveau.

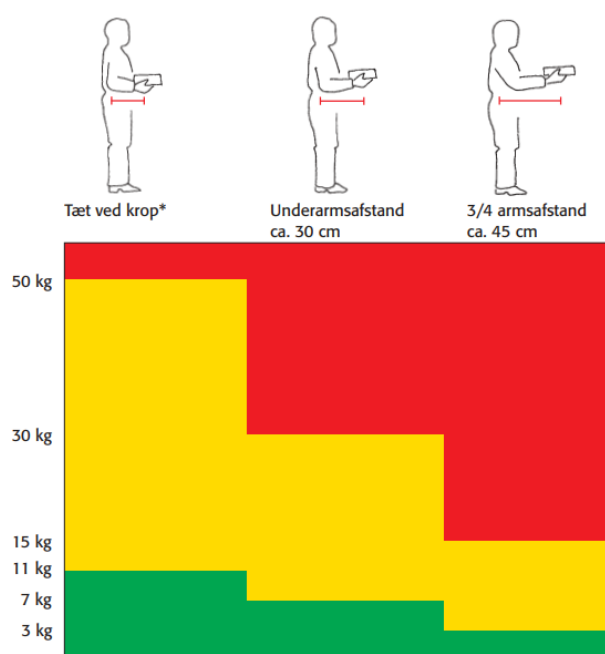
Den eksisterende godskørselslov stiller dermed i forvejen restriktive krav til den enkelte chaufførs uddannelsesgrad og forpligter dermed også vognmand til at tilsikre dette.

11 kg vægtgrænsen er ikke grebet ud af den blå luft

Fortalere for en ophævelse, heriblandt danske vognmænds interesseorganisation, kritiserer en vægtgrænse ved 11 kg., og omtaler den som værende ugennemtænkt.

Vægtgrænsen er dog fastsat efter Arbejdstilsynets At-vejledning om løft, træk og skub i manuelt arbejde. Heraf fremgår det, at løft tæt ved kroppen ikke ses som sundhedsskadeligt op til 11 kg.¹

Skema til vurdering af byrdens vægt i relation til rækkeafstanden



Der kan naturligvis også være andre faktorer, der kan forværre et løft og arbejdsbyrden bør altid ses ud fra et helhedsperspektiv – eks. ift. antal gentagelser, akavede løft ol.

Fortalere for en ophævelse af reglen antyder, at visse virksomheder og chauffører blot adskiller enkelte dele af stykgodset under transport, for at overholde 11 kg-reglen, for derefter at samle det ved overlevering.

I tilfælde som ovenstående, hvor chauffør dermed foretager løft, der overstiger 11 kg. er der tale om arbejdsmiljømæssige udfordringer i den enkelte virksomhed, ikke en lovmæssig uklarhed, der ansporer til fordækt omgang med lovforklning.

¹ At-VEJLEDNING ARBEJDETS UDFØRELSE –D.3.1: Løft, træk og skub s. 9 - 10

GRAKOM kan ikke genkende, at distributører af aviser og reklametryksager leverer godsstykker af højere vægtgrænse end 11 kg. Derfor forekommer en ophævelse af reglen også som nødvendigt i det tilfælde.

Reglen er etableret for at gøre det nemmere at distribuere aviser, reklamer og mindre pakker

Den eksisterende tilladelsesordning er indrettet, så den undtager distribution af aviser, reklametryksager og mindre pakker. Dette er et bevidst valg fra lovgivers side. Distribution af aviser, reklametryksager og mindre pakker er en essentiel del af moderne infrastruktur.

Med et øget pres på infrastrukturen – især i de større byer – er det nødvendigt at distributionen tilpasser sig, så der undgås mest muligt trafikale gene bl.a. fra tungt gods-køretøj. Derfor giver det god mening at tillade distribution ved brug af mindre køretøjer, som f.eks. varevogne under 2.000 kg.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil medføre store administrative omkostninger for distributører

Branchen for distribution af reklamer, aviser ol. er negativt påvirket af mangel på arbejdskraft – hovedsageligt blandt chauffører. Derfor forekommer det som dårlig timing at ville stille større krav til branchen ved at ophæve 11 kg-reglen.

En ophævelse vil medføre større administrative byrder til især mindre vognmænd, og dermed presse branchen, der i forvejen oplever en faldende adgang til kvalificeret arbejdskraft.

Det vil samtidig medføre betydeligt mere besvær for distributører af aviser og reklamer, da branchen er underlagt atypiske arbejdsvilkår, ofte uden for normal arbejdstid. Ophævelse af reglen vil derfor medføre flere restriktioner til en branche, der er afhængig af en fleksibel arbejdstilgang.

Den pågældende 11 kg-regel er trådt i kraft senest i 2019. Det gavner ikke branchen som helhed eller den enkelte virksomhed at skulle tilpasse sig foranderlige vilkår med så korte mellemrum.

Reglen skaber mere og bedre konkurrence på markedet – det kommer i sidste ende forbrugerne til gode, at 11 kg- reglen eksisterer

11 kg-reglen medfører mere og bedre konkurrence på distributionsmarkedet, fordi den bidrager til at øge fleksible løsninger på et atypisk marked. Det giver forbrugerne flere valgmuligheder, skaber konkurrencedygtige priser og er derfor med til at udvikle markedet. Det betyder at markedet nemmere kan tilpasses borgernes ønsker og behov, uagtet om de bor i tættere bebyggelsesområde eller i et landområde.

Derfor kommer 11 kg-reglen også den enkelte forbruger til gode, når de kan modtage deres reklametryksager, aviser eller mindre pakker gennem mindre varevognsdistribution.

GRAKOM anser den nuværende ordning som en smidig løsning, der simplificerer de administrative opgaver for både chauffør eller vognmand. Derfor anbefaler GRAKOM at ministeren fastholder den nuværende ordning, da en ophævelse af 11 kg-reglen vil medføre øgede administrative byrder for branchen og virksomhederne.

Venlig hilsen



Thomas Torp

Administrerende direktør for GRAKOM

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: MARIA FELDBERG (m.feldberg@guretruck.com)
Titel: høringssvar journalnummer 2021-3059
Sendt: 21-09-2021 17:08
Bilag: høringssvar godskørselsloven Guretruck.pdf;

Hej

På vegne af Guretruck skal jeg hermed fremsende høringssvar vedrørende journalnummer 2021-3059.

Er der spørgsmål, står jeg naturligvis gerne til disposition.

Med venlig hilsen/Mit freundlichen Grüßen/Kind regards



Maria Feldberg

Legal Advisor Denmark and Scandinavia

+45 27236330

m.feldberg@guretruck.com

Guretruck Skandinavien - Toldbodvej 2, 6330 Padborg

www.guretruck.com

LEGAL WARNING: The information in this email and any attachment is confidential and may be subject to legal professional privilege and is intended to be read only by the person(s) to whom it is sent. If you read this message and you are not the intended recipient, an employee or agent responsible for delivering the message to the addressee or you have received this communication in error, please note that any dissemination, distribution or reproduction of this communication is strictly prohibited and may be illegal. Please notify us immediately and return the original message to the above address. This communication is for information purposes only and should not be considered an official statement GURETRUCK. Transmission of emails does not guarantee that email is secure or error-free. As such, we do not represent that this information is complete or accurate. All information is subject to change without prior notification. Thank you.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Jeres ref: 2021-3059

Padborg, 21/9 2021

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

I forbindelse med ovennævnte supplerende høring skal vi hermed komme med følgende bemærkninger til udkast til lovforslag.

Guretruck er en virksomhed, som leverer juridiske tjenesteydelser indenfor transportbranchen. I den forbindelse har Guretruck stor erfaring med de forskellige medlemsstaters håndtering af udstationeringsreglerne på vejtransportområdet. Det gør sig blandt andet gældende ved, at Guretruck har bistået klienter med over 1,8 millioner anmeldelser i de forskellige europæiske registre, herunder det danske. Derudover bistår Guretruck med forståelse og efterlevelse af reglerne, repræsentation for virksomheder i de forskellige medlemsstater og ved bistand i forbindelse med kontroller.

Generelt skal vi bemærke, at det for at sikre en korrekt efterlevelse af reglerne er vitalt, at reglerne er klare, og at de relevante parter involveres så tidligt som muligt. I forhold til selve



LEGAL & SOFTWARE FOR TRANSPORT

registreringsdelen er det erfaringen, at der skal gives adgang i rimelig tid til at gøre sig bekendt med systemet. Det er vores oplevelse, at gennemførelsen af de nuværende regler har givet anledning til uklarhed og usikkerhed. Vi stiller os naturligvis gerne klar til en dialog omkring vores erfaringer med registrering i forbindelse med udstationering.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser i Godskørselsloven

Overskriften før § 6 d (side 3)

Det fremgår, at der er tale om vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer *fragtførere* i Danmark. Vi foreslår, at man for at undgå misforståelser, benyttes en anden terminologi en „fragtførere“. I blandt andet CMR-loven anvendes begrebet fragtfører om den **virksomhed**, som udfører en transport af gods. I stedet kan der anvendes „Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationer førere ved transport af gods i Danmark“.

§ 6 d

Anmeldelsesperiode

Det fremgår ikke klart af hverken lovteksten eller bemærkninger, hvor længe registreringen er gældende. Det bør være klart for virksomhederne, hvor længe en anmeldelse er gældende og, hvor ofte den skal foretages.

Selvstændige

Det fremgår af bemærkningerne side 60, at selvstændige erhvervsdrivernde uden ansatte ikke er omfattet af anmeldelsespligten. Dette stemmer overens med ordlyden til UTIK i dag. Vi skal her bemærke, at der hersker usikkerhed og til dels uenighed mellem myndighederne om, hvordan det pågældende begreb skal fortolkes, og der bør skabes klarhed herom.

Supplerende aktiviteter

Som angivet i direktivet, er visse supplerende aktiviteter undtaget fra anvendelsesområdet. Det fremgår af bemærkningerne side 61, at en sådan yderligere aktivitet enten kan bestå af en pålæsning eller en aflæsning. Dette giver dog stadig anledning til fortolkningstvivel, da en transport jo for at skulle kunne udføres naturligvis må bestå af både en pålæsning og en aflæsning. Hvis der pålæsses gods under den under transporten, hvordan må dette så losses for at blive indenfor anvendelsesområdet.



LEGAL & SOFTWARE FOR TRANSPORT

§ 6 g

Det fremgår af side 67 at Færdselsstyrelsen af danske virksomheder, der udstationerer førere, blandt andet kan kræve fremlæggelse af dokumentation for, at transporterne finder sted i Danmark. Vi skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at transporter i Danmark foretaget af danske virksomheder ikke vil være udstationeret. Formentligt menes der derfor alene bevis for transporterne.

Såfremt der er spørgsmål eller brug for yderligere uddybning af ovenstående, står vi naturligvis gerne til Jeres disposition.

Med venlig hilsen

Maria Feldberg

Legal Advisor

Guretruck Scandinavia ApS
Toldbodvej 2, 6330 Padborg
Telefon: +45 2723 6330
m.feldberg@guretruck.com

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørning (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: Jens Hvid Bang (jhb@itd.dk)
Titel: 2021-3059
Sendt: 17-08-2021 12:23
Bilag: ITD høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.pdf;

Vedlagt høringssvar fra ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.)

Journalnummer: 2021-3059

Med venlig hilsen | Best regards

Jens Hvid Bang

Chefkonsulent, Politisk afdeling

T: +45 51355271 | jhb@itd.dk



■ **ITD** | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT
Lyren 1 | DK-6330 Padborg
T: +45 7467 1233 | itd.dk
CVR: 40990917
[Facebook](#) | [Linkedin](#)

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Journalnummer: 2021-3059

Bemærkningerne er sendt til trm@trm.dk med kopi til tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk

Dato: 17.08 2021

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

Dette høringssvar afgives på vegne af både ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver. Begge organisationer vil gerne takke for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen.

I det følgende benævnes ITD og ITD Arbejdsgiver samlet under betegnelsen "ITD".

Hensigten med lovslaget er at gennemføre Vejpakkens bestemmelser om adgang til erhvervet, adgang til markedet og udstationering. Formålet med disse bestemmelser er at skabe fair og lige konkurrencevilkår og sikre ordnede forhold i den europæiske vejtransportsektor. Samtidig har reglerne det formål at sikre en større harmonisering i reglerne på tværs af EU og forhindre nationale særregler inden for rammerne af EU's fælles transportpolitik.

ITD har længe arbejdet for fair og lige konkurrencevilkår i den europæiske vejtransportsektor, og samtidig er vi store tilhængere af, at regler fortolkes, anvendes og håndhæves ens på tværs af grænserne i EU. Det er i vores optik den eneste måde, vi kan sikre fair og lige konkurrencevilkår på for danske vognmænd.

Vi har været store tilhængere af, at Vejpakken skulle vedtages og gennemføres i national ret, da Vejpakken har til formål at sikre mere ensartede og klare regler. Vi er glade for, at Vejpakkens bestemmelser om adgang til erhvervet, adgang til markedet og udstationering nu skal gennemføres i dansk ret.

ITD har en række bemærkninger til det vedlagte lovforslag, som kan opsummeres i følgende overskrifter:

- 1. En videreførelse af det danske aflønningskrav er fortsat problematisk og forbundet med betydelig procesrisiko.**
- 2. ITD arbejder for fair konkurrence mellem lastbiler og varebiler, og derfor støtter ITD fjernelse af 11 kg-reglen, ligesom godskørsel med udenlandske varebiler bør omfattes af aflønningskrav på lige fod med godskørsel med lastbiler.**
- 3. Lovforslaget har en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder**

4. Lovforslaget fokuserer meget på vandelskravet, men der føres i dag ikke tilstrækkelig kontrol med dette.

5. Yderligere bemærkninger.

Derudover har ITD en række bemærkninger til lovforslaget, som handler om steder, hvor man i lovforslaget har valgt enten ikke at implementere de muligheder, der er i Vejpakken, eller hvor man i lovforslaget har anlagt en fortolkning af Vejpakkens bestemmelser, som ITD ikke er enige i.

1. En videreførelse af det danske aflønningskrav er fortsat problematisk og forbundet med betydelig procesrisiko

I Danmark er der i den nuværende udstationeringslov indført et aflønningskrav, der fastlægger, at en virksomhed skal aflønne sine chauffører efter en minimumstimesats for kørslen, når der udføres cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark. Timesatsen for aflønning udgør per 1. marts 2021 minimum 168,56 kr.

Indførslen af et aflønningskrav for udenlandske virksomheder, der kører cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark skete på baggrund af en fælles anbefaling fra DA og FH til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transportere i Danmark.

Regeringen nedsatte på baggrund af anbefalingen et lovforberedende udvalg om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet.

På baggrund af dette udvalgs arbejde blev der fremsat et lovforslag, som blev vedtaget af et flertal i Folketinget med en række justeringer, der bl.a. skulle sikre respekten for foreningsfriheden og den kollektive arbejdsret.

Indførslen af et aflønningskrav beror på, at man fra dansk side ikke har villet udnytte de muligheder, der er i udstationeringsdirektivet for at gennemføre udstationeringsdirektivets bestemmelser om mindsteløn (senere aflønning) i dansk ret. I stedet har man valgt at indføre aflønningskravet med hjemmel i udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public (artikel 3, stk. 10).

I forarbejderne til [lov nr. 870 af 14/06/2020](#) er det tydeligt anført, at der er procesrisiko ved denne fremgangsmåde. ITD finder det betænkeligt at aflønningskravet i udstationeringslovens § 8c videreføres som det fremgår af udstationeringsloven i dag, når hjemmelsgrundlaget i udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 10 (grundlæggende retsprincipper) fortsat hviler på et særdeles usikkert grundlag, og der fortsat er tvivl om hvorvidt aflønningskravet kan gennemføres inden for EU-retten med henvisning til *ordre public*.

Der fremgår ikke overvejelser om dette i lovforslaget, hvor der i stedet fremgår Transportministeriets overvejelser om de særlige regler, som Vejpakken indeholder for netop håndhævelsesdirektivet.

Det er bemærkelsesværdigt, da ændringerne i håndhævelsesdirektivet må antages at have begrænset betydning for den danske ordning, som jo er gennemført som en "ordre-public-bestemmelse".

Det har en stor betydning, da det medfører, at man ikke har indført en arbejdstagerrettighed, men i stedet har indført et offentligt krav om aflønning iht. et bestemt omkostningsniveau, som virksomheder skal følge.

I betænkningen fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet, som har dannet baggrund for vedtagelsen af lov nr. 870 af 14/06/2020 antages det, at håndhævelsesdirektivet formentlig slet ikke finder anvendelse ved kontrollen med kravet om omkostningsniveau, da håndhævelsesdirektivet sigter mod håndhævelse af arbejdstagerrettigheder.

ITD mener, at det eksplicit bør afklares, hvordan den danske ordning om indførelse (nu videreførelse) af et aflønningskrav og Vejpakkens særlige regler til udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet spiller sammen i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget.

På det oplyste grundlag er det ITD's vurdering, at aflønningskravet i udstationeringsloven ikke kan videreføres, da det ikke er muligt at anvende udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public på den måde, som anvendt i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 870 af 14/06/2020. ITD skal i det hele henvise til vores bemærkninger i vores høringssvar af 19. marts 2020 til lovforslag 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).

I lovforslaget tages der heller ikke stilling til anvendelsesområdet for udstationeringsreglerne i Danmark, som i øjeblikket omfatter cabotagekørsel og kombineret transport. Transportministeriet har givet udtryk for, at der ikke vil ske en ændring i reglerne før det er blevet anbefalet af arbejdsmarkedets parter.

ITD skal henstille til, at alle arbejdsmarkedets parter bliver involveret i dette arbejde, herunder selvfølgelig de parter, der har fået deres overenskomst godkendt af Færdselsstyrelsen, hvilket blandt andet tæller ITD-Arbejdsgiver.

ITD skal derudover henstille til, at man fra dansk side til de mere specifikke fortolkningsspørgsmål, som reglerne medfører, læner sig op ad resultaterne af det arbejde, som der i øjeblikket foregår i Europa-Kommissionen, herunder særligt Europa-Kommissionens ekspertgruppe om udstationering i Vejtransportsektoren, hvor de danske myndigheder selv deltager.

Endelig skal vi bemærke, at Vejpakken lægger op til en harmoniseret tilgang til udstationering i vejtransportsektoren, hvilket ITD bakker op om. Vejtransportsektoren er grænseoverskridende i sin natur, og der er behov for europæiske løsninger samt bedre samarbejde om håndhævelse på tværs af grænserne.

Vi er derfor glade for, at der med lovforslaget lægges op til, at det danske UTIK-register skal nedlægges og erstattes af det fælleseuropæiske IMI-register.

2. ITD arbejder for fair konkurrence mellem lastbiler og varebiler, og derfor støtter ITD fjernelse af 11 kg-reglen, ligesom godskørsel med udenlandske varebiler bør omfattes af aflønningskrav på lige fod med godskørsel med lastbiler.

Med lovforslaget lægges der op til, at der fremover skal være tre tilladelsesordninger for (1) godskørsel med lastbiler i national og international transport, (2) godskørsel med varebiler i national transport og (3) godskørsel med varebiler i international transport.

ITD er glade for, at der med Vejpakken indføres en tilladelsesordning for godskørsel med varebiler i international transport. Baggrunden for denne udvidelse er, at man kan frygte, at der vil spekuleres i omlæsning fra lastbiler til varebiler, fordi godskørsel med varebiler ikke er reguleret på samme måde som godskørsel med lastbiler er.

På den måde kan godskørsel med varebiler være et smuthul, hvor man kan omgå ordnede forhold og tilbyde stadig ringere arbejdsvilkår, ligesom det hverken er godt for miljøet, klimaet eller trængslen, når man erstatter lastbiler med varebiler.

Skal man erstatte én enkelt 40 tons lastbil med varebiler, vil det kræve ca. 17 varebiler og erstattes et modulvogntog med varebiler vil antallet være ca. 25 varebiler for at kunne transportere den samme mængde gods.

ITD støtter op om, at varebiler i international transport bliver omfattet af en tilladelsesordning, men vi så samtidig også meget gerne, at man udnyttede mulighederne for at skabe mere ordnede forhold og fair og lige konkurrencevilkår mellem godskørsel med lastbiler og varebiler i national transport.

Vejpakken gør det muligt, at man nationalt kan fastsætte regler for varebiler, der udelukkende kører nationalt, og her mener vi, at muligheden bør udnyttes til at fjerne den ødelæggende 11-kg's-regel, så der fremover stilles krav om tilladelse for at kunne udføre national godskørsel med varebiler over 2.000 kg uanset vægten på stykgodset.

11-kg's-reglen er i øjeblikket medvirkende til, at der ikke bliver skabt ordnede forhold i varebilsbranchen, og reglen har vist sig praktisk talt umulig at håndhæve for myndighederne. Den fungerer som et smuthul, og det er et smuthul, som vi mener skal lukkes hurtigst muligt, da den er medvirkende til at skabe en urimelig konkurrencefordel.

Helt generelt bør ambitionen være at få skabt en lige konkurrencesituation mellem alle former for vejtransport – uanset om transporten foregår med lastbil eller med varebil. Hvis det ikke sker, vil vi i fremtiden blot opleve, at branchens problemer og udfordringer flytter sig fra lastbilerne og over i varebilerne. Den udvikling er allerede godt i gang.

Derfor mener vi også, at lovforslaget bør ændres, så udenlandske virksomheders cabotagekørsel med varebiler bliver omfattet af det danske aflønningskrav, hvilket også vil være i overensstemmelse med formålet med Vejpakken.

Her er det væsentligt at bemærke, at cabotagereglerne gælder for varebiler, og at det også har været tilfældet, inden Vejpakken blev vedtaget. Det er netop på grund af stigende cabotagekørsel med varebiler, at EU har valgt at sætte vægtgrænsen ned til 2.500 kg.

Hvis vi fra dansk side ikke vælger at bruge lejligheden til at lade udenlandske virksomheders cabotagekørsel med varebiler omfatte af det danske aflønningskrav, vil vi hurtigt risikere at befinde os i en situation, hvor de fremskridt, som vi har opnået med Vejpakken kan blive eroderet ved, at der i fremtiden vil ske et endnu større skifte fra lastbiler til varebiler.

Det gavner hverken danske virksomheder og vognmænd, og det er heller ikke til gavn for arbejdsvilkårene for chaufførerne.

Det er derfor ITD's klare anbefaling, at lade varebiler omfatte af aflønningskravet og fjerne den ødelæggende 11-kg.'s-regel.

3. Lovforslaget har en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder

Lovforslaget indeholder i § 14 en kontrolordning, hvorefter Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. herunder materiale, der opbevares i elektronisk form.

ITD mener, at en kontrolordning som den foreslåede er retssikkerhedsmæssig betænkelig og ikke proportional, idet mindre indgribende foranstaltninger vil være tilstrækkelige for at opnå et effektivt tilsyn. Adgang til en virksomheds lokaler m.v. er et tvangsindgreb, der som udgangspunkt alene bør ske med en forudgående kendelse fra domstolene, jf. Grundlovens § 72. Beskyttelsen kan fraviges, hvor en lov hjemler en "særegen undtagelse". En undtagelse må forudsætte, at meget tungtvejende hensyn tilsiger, at det skulle være nødvendigt.

ITD er enige i, at Færdselsstyrelsen skal have mulighed for at føre en effektiv kontrol. Under hidtidige regler har Færdselsstyrelsen også ført kontrol med godskørselstilladelser, men uden hjemmel til adgang uden dommerkendelse. Det er ikke ITD's opfattelse, at den tidligere ordning har medført problemer i noget videre omfang, og ITD kan ikke se, at en hjemmel til uvarslede kontrolbesøg med ret til uden retskendelse at tiltvinge sig adgang til lokaler og oplysninger skulle være påkrævet.

Det fremgår da heller ikke af lovforslaget, at ministeriet har vurderet, at den hidtidige praksis vedrørende kontrol med godskørselstilladelser har været problematisk eller om den eksisterende praksis også i fremtiden ville være tilstrækkelig. Det er ITD's opfattelse, at en nærmere analyse af dette må være en nødvendig forudsætning, før det overvejes at indføre en så indgribende hjemmel som den foreslåede.

Med henvisning til proportionalitetsprincippet må det, så længe en nødvendighed ikke er påvist, konstateres, at en hjemmel som den foreslåede er for voldsomt et middel til at opnå en effektiv kontrol.

ITD foreslår en ordning, hvor kontrolbesøg gennemføres efter forudgående aftale med virksomheden.

Udover at være en mere proportional foranstaltning, vil et varslet kontrolbesøg indebære, at relevante personer fra virksomheden kan være til stede og hjælpe med at frembringe den nødvendige dokumentation. Det vil lette tilsynet, mindske forstyrrelsen i virksomhedens drift og sikre, at tilsynet ikke får adgang til flere oplysninger, end det er nødvendigt for at udføre sin kontrol, hvorved virksomhedernes retssikkerhed øges.

Fastholdes lovforslaget mener ITD, at det bør præciseres, at et kontrolbesøg som altovervejende udgangspunkt aftales i forvejen med virksomheden, og at de uvarslede besøg reserveres til tilfælde, hvor Færdselsstyrelsen måtte have en begrundet formodning om, at øjemedet forspildes ved varsling.

4. Lovforslaget fokuserer meget på vandelskravet, men der føres i dag ikke tilstrækkelig kontrol med dette.

I lovforslaget fremgår der en række ændringer og stramninger af krav til bl.a. etableringsforhold, vandel samt økonomi, hvilket ITD bakker op om.

ITD har længe arbejdet for en bedre kontrol med bestemmelserne, da vi har oplevet en stigende tendens, hvor fx indehavere af virksomheder gentagne gange går konkurs og alligevel fortsætter med at drive vognmandsvirksomhed.

I den forbindelse har vi noteret os, at Færdselsstyrelsen i et svar til Folketinget (TRU alm. del spørgsmål nr. 462) anfører, at det i Færdselsstyrelsens sagsbehandlingssystem ikke er muligt at finde det præcise antal tilbagekaldelser og afslag på tilladelser med begrundelse i, at kravene til vandel og god skik ikke er overholdt.

Det er vores klare formodning, at Færdselsstyrelsen ikke i tilstrækkelig grad i dag fører kontrol med disse bestemmelser, og det er derfor vores klare anbefaling, at det bliver indskærpet overfor Færdselsstyrelsen, at de i fremtiden skal prioritere denne kontrol, ligesom der tydeligt bør føres statistik over tilbagekaldelser og afslag, hvilket tidligere ikke var et problem, før Færdselsstyrelsen overtog tilladelsesområdet.

5. Yderligere bemærkninger

Det fremgår af lovforslaget, at det er Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning og at reglerne skal håndhæves af Færdselsstyrelsen.

Vi har gennem det seneste år desværre oplevet forlængede svartider og manglende konkretisering af nye bestemmelser, som erhvervet skal efterleve.

Hvis Danmark skal have et konkurrencedygtigt transporterhverv og en velfungerende transportbranche, er der behov for stærke myndigheder, der går i dialog med branchen om at finde svar på de udfordringer branchen oplever. ITD medvirker gerne til at der indledes en dialog om dette.

Af lovforslaget frem går det, at de nye opgaver som lovforslaget indeholder, medfører merudgifter til Færdselsstyrelsen i størrelsesordenen 2,7 mio. kr. i 2021, 24,7 mio. kr. i 2022, 21,3 mio. kr. i 2023, 20,8 mio. kr. i 2024 og 2025 og 21,2 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningen udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 19,9 mio. kr. i 2022, 16,5 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 16,9 mio. kr. i 2026.

Det er ITD's forhåbning at disse ressourcer kan være med til at nedbringe svartiderne i sagsbehandlingen samt sikre den nødvendige dialog med branchen om de regler, der kan være tvetydige og uklare.

Men vi så gerne, at der blev afsat endnu flere ressourcer, så Færdselsstyrelsens sagsbehandling kan blive løftet op på et tilstrækkeligt niveau.

Blandt andet vil vi gerne henlede opmærksomheden på de ressourcer, der blev afsat i forbindelse med aktstykke om vejtransport (aktstykke 1, 2020-21). Her blev der afsat 7,9 mio. kr. til Erhvervsstyrelsen for perioden 2022-2024 til udgifter til registrering og anmeldelse for udenlandske transportvirksomheder.

Med nedlæggelsen af UTIK-registeret kan det selvfølgelig diskuteres, om afsættelsen af ressourcer til opbygning af registeret var en korrekt anvendelse af midler, men de afsatte ressourcer er ikke længere nødvendige for Erhvervsstyrelsen, og de bør derfor overgå til Færdselsstyrelsen, som overtager området med dette lovforslag.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD



Jens Hvid Bang
Politisk chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Jane Aakjær Madsen (JAM@itd.dk)
Titel: 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 13:02
Bilag: Høringssvar til supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel lov om buskørsel lov om udstationering af lønmodtagere m.v.pdf;

Vedlagt høringssvar fra ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.)

Journalnummer: 2021-3059

Med venlig hilsen | Best regards

Jane Aakjær Madsen
Chef, Arbejdsmarked

T: +45 7367 4549 | M: +45 4221 1230 | jam@itd.dk



■ **ITD** | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT
Lyren 1 | DK-6330 Padborg
T: +45 7467 1233 | itd.dk
CVR: 40990917
[Facebook](#) | [Linkedin](#)

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Journalnummer: 2021-3059

Bemærkningerne er sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk

Dato: 27.09.2021

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

Dette høringssvar afgives på vegne af både ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver. Begge organisationer vil gerne takke for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen.

I det følgende benævnes ITD og ITD Arbejdsgiver samlet under betegnelsen "ITD".

ITD har en række bemærkninger til det vedlagte lovforslag, som kan opsummeres i følgende overskrifter:

- 1. Kontrol af arbejdstid bør så vidt muligt håndteres i overensstemmelse med Den Danske Model**
- 2. Manglende sammenhæng mellem køre- og hviletidsreglerne og arbejdstidsreglerne resulterer i reel dobbeltsanktionering for samme forhold**
- 3. Den foreslåede ordning med kontrol af arbejdstid indeholder en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder**
- 4. Hjemlen til videreførelse af det danske aflønningskrav skal undersøges**
- 5. Det er klogt at fjerne 11 kilo-reglen for varebiler**

Derudover henviser vi i det hele til vores bemærkninger i vores høringssvar til det oprindelige udkast til lovforslag, høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.).

1. Kontrol af arbejdstid bør så vidt muligt håndteres i overensstemmelse med Den Danske Model

I det supplerende udkast til lovforslag fastlægges en hjemmel, så myndighederne fremover kan kontrollere arbejdstid i henholdsvis politiets vejsidekontrol og Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol. Vi er glade for, at der lægges op til en risikobaseret kontrol af arbejdstid i modsætning til Europa-Kommissionens oprindelige forslag om et harmoniseret minimumsniveau for kontrol.

Det er imidlertid ITD's holdning, at kontrol af arbejdstid bedst håndteres under Den Danske Model, som tilfældet er i dag. Vi mener, at det vil være forbundet med store konsekvenser for branchen, hvis den

foreslåede model for myndighedskontrol indføres - ikke mindst med hensyn til sanktioner, hvilket vi har redegjort nærmere for under afsnit 2.

Vi forstår, at baggrunden for lovforslaget beror på svar fra Europa-Kommissionen. Det undrer os i ITD, at man fra dansk side ikke forholder sig mere kritisk til Europa-Kommissionens holdning på området. Der er talrige eksempler på, at Europa-Kommissionen har en anden fortolkning af reglerne på vejtransportområdet, end man har haft fra dansk side. Det gælder bl.a. på cabotageområdet, buscabotageområdet og med hensyn til 25-timers reglen. Derudover kan bl.a. også nævnes den afsluttede traktatkrænkelserprocedure om anmeldelsespligt for selvstændige uden ansatte i RUT, hvor der skulle en længere dialog med Kommissionen til, før man nåede til enighed med Kommissionen, og sagen kunne lukkes.

Vi så gerne, at man fra dansk side forsvarede Den Danske Model overfor Europa-Kommissionen, så den generelle danske position om, at ansættelsesretlige direktiver skal kunne implementeres ved kollektiv overenskomst, fortsat kan opretholdes.

Vi mener ikke, at det i lovforslaget er sandsynliggjort, at den foreslåede model til kontrol af arbejdstid er den eneste model, som det vil være muligt at gennemføre på baggrund af Vejpakken. Vi ser derfor gerne, at kontrol af arbejdstid fortsat varetages af arbejdsmarkedets parter i de situationer, hvor arbejdstidsdirektivet er implementeret i godkendte i kollektive overenskomster.

Vi mener derfor, at det bør undersøges, om det ikke vil være muligt inden for dette system at sikre, at kontrollen forbliver hos Arbejdsmarkedets parter for de virksomheder og chauffører, der arbejder under godkendte kollektive overenskomster, der regulerer chaufførernes arbejdstid.

Vi mener, at det bør være i tråd med en risikobaseret tilgang, at der ikke skal være kontrol af disse chaufførers arbejdstid, da der jo i forvejen findes et fagretligt system til at kontrollere og sanktionere overtrædelse af regler om arbejdstid.

Derudover mener vi, at der generelt er for meget usikkerhed om modellen for kontrol af arbejdstid i lovforslaget, da der lægges op til, at en stor del af bestemmelserne først skal fastsættes efterfølgende ved bekendtgørelser.

Vi mener, at det vil være langt bedre at få fastlagt modellen klart og fuldstændigt i lovforslaget, da det bedre vil kunne sikre, at der fra dansk side ikke sker en overimplementering af reglerne, og at der bliver den nødvendige parlamentariske kontrol med udfærdigelsen af Vejpakkens bestemmelser om arbejdstid.

2. Manglende sammenhæng mellem køre- og hviletidsreglerne og arbejdstidsreglerne resulterer i reel dobbelt sanktionering for samme forhold

ITD er enige i, at der af hensyn til bl.a. trafiksikkerhed og chaufførernes arbejdsvilkår skal være kontrol med arbejdstiden inden for transportbranchen, og vi er som nævnt glade for, at der lægges op til en risikobaseret kontrol.

Det er imidlertid ITD's opfattelse, at der allerede i dag sker en omfattende og betryggende kontrol både via implementering af arbejdstidsdirektivet i kollektive overenskomster, men også i kraft af køre- og hviletidsreglerne og det kontrolapparat, der er opbygget hertil.

Den eksisterende kontrol af køre- og hviletidsreglerne, der hviler på takografens minutiøse registreringer, er allerede hårdt sanktioneret med bøder til både chauffør og virksomhed, frakendelse af retten til at føre motorkøretøj for chaufføren, beslaglæggelse af køretøj, skærpet tilsyn, tilbagekaldelse af godskørselstilladelser og fængselsstraf.

ITD opfatter det grundlæggende som u hensigtsmæssigt, at der eksisterer parallelle regelsæt, der begge reelt regulerer mobile lønmodtageres arbejdstid, men som med materielt forskelligt indhold skaber en disharmoni, der medfører unødigt usikkerhed og unødigt øget administration. Denne u hensigtsmæssighed bliver mere fremtrædende med indførelsen af den foreslåede myndighedskontrol i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere.

Det er administrativt tungt for virksomhederne at sikre overholdelsen af to regelsæt for de mobile lønmodtageres arbejdstid. De mobile lønmodtagere, hvis arbejdsmiljømæssige beskyttelse til dels begrunder reglerne i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, risikerer efter de foreslåede regler såvel bøde som frihedsstraf, mens de på den anden side kan kræve en godtgørelse fra arbejdsgiveren.

ITD finder det særdeles u hensigtsmæssigt, at en virksomhed kan blive mødt med en række forskellige, samtidige sanktioner for samme faktiske forhold. Således vil en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne efter omstændighederne også være en overtrædelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, hvorved virksomheden vil kunne mødes med kumulerede sanktioner og endog frihedsstraf fra myndighedernes side, samt blive mødt med krav om godtgørelse fra den ansattes side.

Det beskyttelseshensyn, der måtte ligge til grund i lov om arbejdstid, er ikke nærmere defineret eller detaljeret begrundet. Lovforslaget påtænker, uden hensyn til de øvrige forhold og regler for branchen i øvrigt, at sanktionere for overtrædelse af regler, der begrænser brugen af chauffører i langt videre omfang end køre- og hviletidsreglerne, uden en konkret vurdering af nødvendigheden heraf.

ITD mener, at de foreslåede sanktioner er ude af proportioner med de overtrædelser, der kan blive tale om. Dette er særligt tilfældet, idet samme faktiske forhold typisk allerede bliver sanktioneret via køre- og hviletidsreglerne og tilmed skal indgå i vurderingen af, om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt, jfr. den foreslåede formulering af § 12, stk. 1, nr. 1 litra l.

Det kan ikke være velovervejet, at lovforslaget blot kopierer sanktionssystemet fra køre- og hviletidsreglerne til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere og dermed mere end fordobler den straf, der hidtil har været for reelt samme forhold - alene fordi Transportministeriet har fundet det hensigtsmæssigt, når potentielle overtrædelser vil indgå i samme sag. ITD vil i stedet opfordre til, at man - såfremt den foreslåede kontrolmodel fastholdes - overvejer ét samlet sanktionssystem, hvor overtrædelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere kan indgå som et element, og hvor niveauet for sanktioner samlet set ikke bliver højere end det hidtidige.

ITD gør opmærksom på, at transportbranchen i en lang årrække har haft fokus på køre- og hviletidsreglerne og disponeret over arbejdskraften i overensstemmelse med disse regler. Køre- og hviletidsreglerne har dermed langt hen ad vejen dikteret, hvor mange chauffører, der har været brug for, for få driften til at fungere i den enkelte virksomhed. I det nuværende system er der således en balance

imellem lønmodtagerens arbejdstid, aflønning af lønmodtager og udnyttelsesgraden af produktionsmateriel. Et system der igennem længere tid har været på et velfungerende niveau for alle parter.

Indførslen af en hårdt sanktioneret myndighedskontrol i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere vil i mange tilfælde begrænse de muligheder, der er efter køre- og hviletidsreglerne. I en branche, der i skrivende stund allerede er udfordret af mangel på arbejdskraft, vil indførslen af et hårdt sanktionssystem udgøre en ikke uvæsentlig barriere i rekrutteringen af den nødvendige arbejdskraft til branchen. Det er ITD's holdning, at såfremt der ikke sikres proportionalitet i den kontrol, som myndighederne udøver, skræmmer det blot endnu flere kvalificerede chauffører væk fra branchen.

En forringet adgang til kvalificeret arbejdskraft fører til højere lønomkostninger og til højere priser i vejgodstransporten. Det er derfor afgørende, at der ikke opsættes yderligere barrierer for de danske transportvirksomheders adgang til den nødvendige arbejdskraft.

I samme ombæring skal det nævnes, at vejgodstransporten er vigtig for Danmarks internationale handel. Mere end to tredjedele af Danmarks samhandel med de øvrige EU-lande transporteres via vej. Moderne og effektiv vejgodstransport har derfor betydning for danske eksporterhvervs konkurrenceevne. For nogle eksportvirksomheder udgør fragten af produkterne til de internationale markeder en betydelig del af omkostningerne, og en mere effektiv vejgodstransport har derfor betydning for disse virksomheders internationale konkurrenceevne.

3. Den foreslåede ordning med kontrol af arbejdstid indeholder en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder

Lovforslaget indeholder i § 9a, stk. 2 en kontrolordning, hvorefter Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. herunder materiale, der opbevares i elektronisk form.

ITD mener, at en kontrolordning som den foreslåede er retssikkerhedsmæssig betænkelig og ikke proportional, idet mindre indgribende foranstaltninger vil være tilstrækkelige for at opnå et effektivt tilsyn. Adgang til en virksomheds lokaler m.v. er et tvangsindgreb, der som udgangspunkt alene bør ske med en forudgående kendelse fra domstolene, jf. Grundlovens § 72. Beskyttelsen kan fraviges, hvor en lov hjemler en "særegen undtagelse". En undtagelse må forudsætte, at meget tungtvejende hensyn tilsiger, at det skulle være nødvendigt.

Det fremgår ikke af lovforslaget, at ministeriet har vurderet, at den foreslåede ordning er den mindst indgribende, der samtidig sikrer effektiv kontrol. Det er ITD's opfattelse, at en nærmere analyse af dette må være en nødvendig forudsætning, før det overvejes at indføre en så indgribende hjemmel som den foreslåede.

Med henvisning til proportionalitetsprincippet må det, så længe en nødvendighed ikke er påvist, konstateres, at en hjemmel som den foreslåede er for voldsomt et middel til at opnå en effektiv kontrol.

ITD foreslår en ordning, hvor kontrolbesøg gennemføres efter forudgående aftale med virksomheden.

Udover at være en mere proportional foranstaltning vil et varslet kontrolbesøg indebære, at relevante personer fra virksomheden kan være til stede og hjælpe med at frembringe den nødvendige dokumentation. Det vil lette tilsynet, mindske forstyrrelsen i virksomhedens drift og sikre, at tilsynet ikke får adgang til flere oplysninger, end det er nødvendigt for at udføre sin kontrol, hvorved virksomhedernes retssikkerhed øges.

Fastholdes denne kontrolordning, mener ITD, at det bør præciseres, at et kontrolbesøg som altovervejende udgangspunkt aftales i forvejen med virksomheden, og at de uvarslede besøg reserveres til tilfælde, hvor Færdselsstyrelsen måtte have en begrundet formodning om, at øjemedet forspildes ved varsling.

Lovforslaget indeholder endvidere i §8 b en hjemmel til tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid. ITD mener, at beslaglæggelse af køretøjet i forbindelse med overtrædelser af arbejdstid er et helt unødvendigt og uproportionalt indgreb, og at det retssikkerhedsmæssigt er betænkeligt at overføre samme sanktionsmulighed for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne til overtrædelse af reglerne om arbejdstid, blot fordi Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt.

4. Hjemlen til videreførelse af det danske aflønningskrav skal undersøges

Som fremført i vores bemærkninger til det oprindelige udkast til lovforslag, finder ITD det betænkeligt, at aflønningskravet i udstationeringslovens § 8c videreføres i godskørselslovens § 6e, når hjemmelsgrundlaget i udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 10 (grundlæggende retsprincipper), hvormed aflønningskravet er indført, fortsat hviler på et særdeles usikkert grundlag, og der fortsat er tvivl om, hvorvidt aflønningskravet kan gennemføres inden for EU-retten med henvisning til ordre public.

ITD bemærker i den henseende, at der ikke indgår overvejelser om dette i det lovforslag, som er sendt i supplerende høring.

Indførelsen af et nationalt aflønningskrav beror på, at man fra dansk side ikke har villet udnytte de muligheder, der er i udstationeringsdirektivet for at gennemføre udstationeringsdirektivets bestemmelser om mindsteløn (senere aflønning) i dansk ret. I stedet har man valgt at indføre aflønningskravet med hjemmel i udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public (artikel 3, stk. 10).

I forarbejderne til lov nr. 870 af 14/06/2020 er det tydeligt anført, at der er procesrisiko ved denne fremgangsmåde. ITD finder det betænkeligt, at aflønningskravet i udstationeringslovens § 8c videreføres, som det fremgår af udstationeringsloven i dag, når hjemmelsgrundlaget i udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 10 (grundlæggende retsprincipper) fortsat hviler på et særdeles usikkert grundlag, og der fortsat er tvivl om hvorvidt aflønningskravet kan gennemføres inden for EU-retten med henvisning til *ordre public*.

Det har en stor betydning, da det medfører, at man ikke har indført en arbejdstagerrettighed, men i stedet har indført et offentligt krav om aflønning iht. et bestemt omkostningsniveau, som virksomheder skal følge.

I betænkningen fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet, som har dannet baggrund for vedtagelsen af lov nr. 870 af 14/06/2020 antages det, at håndhævelsesdirektivet formentlig slet ikke finder anvendelse ved kontrollen med kravet om omkostningsniveau, da håndhævelsesdirektivet sigter mod håndhævelse af arbejdstagerrettigheder.

ITD fastholder, at det eksplicit bør afklares, hvordan den danske ordning om indførsel (nu videreførelse) af et aflønningskrav og Vejpakkens særlige regler til udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet spiller sammen i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget.

På det oplyste grundlag er det således fortsat ITD's vurdering, at aflønningskravet i udstationeringsloven ikke kan videreføres, da det ikke er muligt at anvende udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public på den måde, som anvendt i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 870 af 14/06/2020.

Ligeledes skal ITD gøre opmærksom på, at det i forarbejderne til lov nr. 870 af 14/06/2020 fremgår, at parterne i den politiske aftale fra 15. januar 2015 om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet aftalte at evaluere ordningen 2 år efter, at lovgivningen på området fuldt ud var gennemført. Denne aftale om evaluering af bl.a. aflønningskravet ses heller ikke omtalt i lovforslaget.

I lovforslaget foreslås det, at reglerne for udstationering af fører i vejtransportsektoren overføres til hhv. godskørselsloven og buskørselsloven, samt at anvendelsesområdet udvides, således at de administrative krav, der stilles til udstationering af fører, gælder for:

- Cabotagekørsel med gods,
- Vejdele af kombineret transport, eller
- Ikke-bilateral transport i Danmark

I den forbindelse skal ITD gøre opmærksom på, at vejdelen af en kombineret transport kan gennemføres ud fra følgende kombinationer:

- A. Vejstrækningen (indledende eller afsluttende) gennemføres internt i én medlemsstat og udføres af en udenlandsk vognmand
- B. Vejstrækningen (indledende eller afsluttende) gennemføres som en grænseoverskridende bilateral transport mellem to medlemsstater A og B, hvor vognmanden er etableret i enten stat A eller B
- C. Vejstrækningen (indledende eller afsluttende) gennemføres som en grænseoverskridende ikke-bilateral transport mellem to medlemsstater A og B (tredjelandskørsel), idet vognmanden er etableret i medlemsstat C.

Vi mener ikke, at det fremgår med tilstrækkelig klarhed, om aflønningskravet også vil blive håndhævet i forbindelse med udførelse af kombineret transport ved gennemførelse af enten kombination B og C.

Det fremgår også af lovforslaget, at Transportministeren i medfør af godskørselslovens § 6d, stk. 2-5 kan fastsætte regler om oplysninger og dokumentation i forbindelse med udstationeringens begyndelse, under udstationeringsperioden samt efter udstationeringsperioden.

Vi mener ikke, at der i lovforslaget er skabt tilstrækkelig klarhed over, hvilke krav en udenlandsk operatør skal opfylde i forbindelse med udstationering af mobile lønmodtagere i Danmark. Eksempelvis er der ikke

skabt tilstrækkelig klarhed over, om der skal foretages en anmeldelse for hver cabotagetur, eller om der kan foretages en anmeldelse over den samlede cabotage-aktivitet?

Slutteligt følger det af arbejdstidsdirektivets artikel 1, stk. 3-6, at der er visse undtagelser til, hvornår en mobil lønmodtager er udstationeret. Chaufføren er bl.a. undtaget fra udstationeringsreglerne, når denne i forbindelse med en bilateral transport foretager en på- og/eller en aflæsningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser. Vi mener ikke, at det fremgår med tilstrækkelig klarhed, hvornår en chauffør vil være omfattet af disse undtagelsesbestemmelser om supplerende aktiviteter.

Generelt mener vi, at der er for meget usikkerhed om, hvilke krav udenlandske operatører i forbindelse med udstationering af chauffører i Danmark, er underlagt, da der lægges op til, at en stor del af bestemmelserne først skal fastsættes efterfølgende ved bekendtgørelse.

Vi mener, at det er afgørende for branchen, at der fastsættes klare regler for udstationering af mobile lønmodtagere, således at vi sikrer, at der fra dansk side ikke sker en overimplementering af reglerne, ligesom vi mener, at det bør afklares, hvordan den danske ordning om indførelse (nu videreførelse) af et aflønningskrav og Vejpakkens særlige regler til udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet spiller sammen i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget.

5. Klogt at fjerne 11 kilo-regel for varebiler

I ITD's hørings svar til det oprindelige lovforslag sendte vi en klar anbefaling om, at 11 kilo-reglen bør fjernes. Vi er glade for, at der med det supplerende lovforslag foreslås at fjerne 11 kilo-reglen samtidig med, at vægtgrænsen for krav om tilladelse hæves fra 2.000 kg. til 2.500 kg., så vægtgrænsen bliver den samme i national og i international transport med varebiler.

11 kilo-reglen er i øjeblikket medvirkende til, at der ikke bliver skabt ordnede forhold i varebilsbranchen, og reglen har vist sig praktisk talt umulig at håndhæve for myndighederne. Den fungerer som et smuthul, og det er et smuthul, som, vi mener, skal lukkes hurtigst muligt, da den er medvirkende til at skabe en urimelig konkurrencefordel.

Skal man erstatte én enkelt 40 tons lastbil med varebiler, vil det kræve ca. 17 varebiler, og erstattes et modulvogntog med varebiler vil antallet være ca. 25 varebiler for at kunne transportere den samme mængde gods.

Helt generelt bør ambitionen være at få skabt en lige konkurrencesituation mellem alle former for vejtransport – uanset om transporten foregår med lastbil eller med varebil. Hvis det ikke sker, vil vi i fremtiden blot opleve, at branchens problemer og udfordringer flytter sig fra lastbilerne og over i varebilerne. Den udvikling er allerede godt i gang.

Det gavner hverken danske virksomheder og vognmænd, og det er heller ikke til gavn for arbejdsvilkårene for chaufførerne.

I vores oprindelige hørings svar skrev vi ligeledes, at lovforslaget burde ændres, så udenlandske virksomheders cabotagekørsel med varebiler bliver omfattet af det danske aflønningskrav, hvilket også vil være i overensstemmelse med formålet med Vejpakken.

Vi mener fortsat, at lovforslaget bør ændres, så aflønningskravet gælder for kørsel med varebiler. Vi er i den henseende glade for, at det tydeligt fremgår i lovforslagets § 6 d, at en chauffør er udstationeret ved alt cabotagekørsel uanset vægtgrænse og derfor vil skulle sende en udstationeringserklæring i forbindelse med kørsel i Danmark.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD



Jane Aakjær Madsen
Chef, ITD Arbejdsmarked

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: Troels Steen Tvergaard (tstv@lf.dk)
Titel: Høringssvar til Journalnummer 2021-3059
Sendt: 18-08-2021 15:04
Bilag: 2021-3059 LF.pdf;

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

Jeg sender hermed høringssvar på vegne af L&F, SEGES, DM&E, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Agroindustri, Danske Sukkerroedyrkere og Danske Kartoffler.

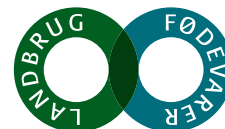
Venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard
Erhvervspolitisk konsulent
Erhverv
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.
Axelborg, Axeltorv 3 · DK-1609 København V
www.lf.dk

Det danske fødevarerhverv har en vision om at være klimaneutralt i 2050. Sammen med vores medlemmer fra landbruget, fødevarer- og agroindustrien, vil vi vise, at der findes en økonomisk bæredygtig vej til en klimaneutral fødevarerproduktion. Som repræsentant for hele fødevarereklyngen, der understøtter 189.000 arbejdspladser og en årlig eksport på 170 milliarder kroner, repræsenterer vi en værdikæde med tyngde og vilje til at finde løsninger på verdens klimaudfordringer i tæt samspil med resten af Danmark.



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Sendt elektronisk til trm@trm.dk, tnb@trm.dk, tsp@trm.dk og smp@trm.dk

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

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

L&F, SEGES, DM&E, Dansk Maskinhandl erforening, Dansk Agroindustri, Danske Sukkerroedyrkere og Danske Kartoffler (herfra L&F) takker for muligheden for at afgive bemærkninger, og den gode dialog omkring anmeldelsesordningen.

Udkastet til lovforslaget gengiver rigtigt, at indvendingerne fra branchen har været, at den foreslåede ordning blev for administrativt tung, ville føre til længere sagsbehandlingstider for godkendelse af køretøjer og markant forøgede omkostninger forbundet med en køretøjsgodkendelse. Landbrug & Fødevarer vil i denne forbindelse gerne tilføje to forhold hertil. Det er for producenterne af påhængskøretøj mv. vigtigt at sikre en realistisk overgangsperiode til at omstille produktionen. De endelige rammevilkår vil først være øjensynlige få uger før deres forventede ikrafttrædelse d. 1. januar 2022. Agroindustrien operer med en langsigtet produktion og ordrer, hvilket en tidlig ikrafttrædelse ikke giver mulighed for at omstille på kort varsel.

Derfor bør overgangsperioden fortsætte til tidligst d. 1. januar 2023. Hernæst er det vigtigt, at der kommer en dansk teknisk tjeneste. Transportministeriet bør derfor arbejde målrettet for at sikre, at der etableres en sådanne tjeneste. Uden en dansk udbyder vil det nemlig være tyske TÜV (Technischer Überwachungsverein), som skal dække det danske marked. Udenlandske udbydere vil kunne skabe flaskehalse i produktionen, da den geografiske afstand ikke tillader fleksibilitet til at løse ad hoc opståede problemer. Med andre ord vil en tysk teknisk tjeneste ikke kunne reagere hurtigt og i iterative forløb, på grund af den geografiske afstand, hvilket kontrolprocesserne ofte vil kræve.

Landbrug & Fødevarer ser frem til at modtage de nærmere detailforskrifter i anmeldelsesordningen, da disse er afgørende for fødevareklyngens opbakning.

Med venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard
Erhvervspolitisk konsulent
Erhverv
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk



DANSKE
SUKKERROEDYRKERE



Dansk
Agroindustri
Medlem af Landbrug & Fødevarer



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Troels Steen Tvergaard (tstv@lf.dk)
Titel: VS: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren
E-mailtitel: VS: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531)
Sendt: 22-09-2021 10:45
Bilag: Brev.docx;

Ang. supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531)

Jeg sender hermed L&F's høringsvar.

Venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard

Erhvervspolitisk konsulent

Erhverv

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 16. september 2021 13:07

Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbo@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Claus Hermansen <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier <info@deg.dk>; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen - VD <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; høring <hoering@lf.dk>; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>;

info@sikreveje.dk; SMVDanrmak <SMV@SMVdanmark.dk>; mail@sld.nu; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

På baggrund af anmodninger fra flere høringsparter udsættes fristen for høringssvar til onsdag den 22. september 2021.

Brev om fristudsættelse og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

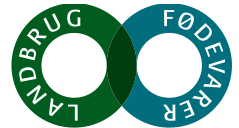
Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest onsdag den 22. september 2021 med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409
tsp@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Sendt elektronisk til trm@trm.dk, mvr@trm.dk

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

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Oprettelse af kontrolmyndighed

Lovforslaget indfører som noget nyt en myndighedskontrol, der skal kontrollere gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. Landbrug & Fødevarer mener som udgangspunkt, at arbejdsmarkedsparter fortsat bør stå for kontrollen af arbejdstiden for chauffører. Såfremt kompromis med vejpakken alligevel kræver kontrolmyndigheden, så bør fokus være på gennemsigtighed og smidighed.

Oprettelsen af kontrolmyndigheden skaber ligeledes en udfordring om dobbeltstraf, da en sag vil kunne forfølges både igennem det arbejdsretlige system og af kontrolmyndigheden. Landbrug & Fødevarer finder dette uholdbart og urimeligt ift. transportsektoren. Landbrug & Fødevarer opfordrer derfor til, at den nye kontrolmyndighed ikke vil lede til dobbeltstraf.

Arbejdskraft

Transportbranchen oplever i forvejen en udfordring med at rekruttere det nødvendige antal kvalificerede ansatte. Dette til trods for et jobmarked, som er i et opsving. Indførelsen af dobbeltstraffe mv. risikerer at forværre de eksisterende flaskehalse for arbejdskraften i transportbranchen.

Med venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard
Erhvervspolitisk konsulent
Erhverv
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Martin C. Hansen - Mover (mch@mover.dk)
Titel: Hørings svar - Journalnummer 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 22:42
Bilag: Mover Hørings svar.docx;

Vedhæftet Movers hørings svar.

Med venlig hilsen

Martin C. Hansen
Managing Director

mover[™]

Mover Systems ApS
Artillerivej 86, DK-2300 Copenhagen

mch@mover.dk | www.mover.dk

M +45 26 280 280 | T +45 72 170 700

J.nr. 2021-3059 – Høringsvar til supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven

Mover

Transportministeren har den 6. september 2021 sendt et ændret udkast til lovforslag om ændring af bl.a. godskørselsloven i høring.

Mover er en virksomhed, der formidler ledige transportressourcer og kapacitet fra hundredevis af små og mellemstore professionelle vognmandsvirksomheder.

Hensyn til vækst og agilitet i små vognmandsvirksomheder

Små vognmandsvirksomheder udgør mere end 2/3 af den samlede transport i varevogne under 3.500 kg. Samfundet er afhængigt af, at det er attraktivt og nemt at etablere samt drive transportvirksomhed i Danmark. Når en lille vognmandsvirksomhed tiltrækker nye kunder og opgaver, så foregår det diskretionært – en kunde og en opgave ad gangen. Den diskretionære vækst er sjældent nok til at udfylde en hel arbejdsdag for en chauffør, hvorfor det stiller krav til en høj grad af fleksibilitet i anvendelsen af chauffører. Specielt hvis man som lille virksomhed vil have nye kunder og skabe vækst. Den samme fleksibilitet er afgørende nødvendig for den lille vognmandsvirksomhed i højsæsoner og i ferieperioder.

I konjunkturanalysen fra 2016 har DTL desuden anskueliggjort, at ca. halvdelen af transportvirksomhederne i Danmark i forvejen har svært ved at skabe en profitabel forretning. Det er afgørende at henlede særlig opmærksomhed på, at de små vognmandsvirksomheder ikke belastes af unødvendige omkostninger eller flaskehalse i tiltrækningen af arbejdskraft. Derfor skal det frarådes, at der bliver stillet krav om løn og vilkår efter kollektiv overenskomst, som det fremgår af godskørselslovens § 6, stk. 3. Det vil medføre en lavere agilitet, besværliggøre væksten for små vognmandsvirksomheder og hæmme indtjeningsevnen yderligere, som de små vognmandsvirksomheder i forvejen har svært ved. Derfor skal det understreges, at krav om løn og vilkår efter kollektiv overenskomst vil fremme særinteresser for de store transportselskaber, som skubber administrationsbyrde og kravene om fleksibilitet ned på de små underleverandører, hvis konkurrenceevne dermed påvirkes negativt.

Problem for lejlighedsvis transport

Der er mere end 397.000 indregistrerede varebiler med en tilladt totalvægt under 3.500 kg i Danmark. Det er vurderet, at ca. 10.600 varebiler vil være omfattet af lovens anvendelsesområde – eller ca. 2,7 % af den samlede bestand af varebiler under 3.500 kg i Danmark. Det vil sige, at ca. 97 % af lovlige og indregistrerede varevogne, der tilhører private og virksomheder, bliver afskåret fra at bidrage til samfundets mobilitet og vækst. Et enormt ressourcespild og umuliggørelse af dele- og cirkulær økonomi i Danmark.

En nem og tilgængelig transport og mobilitet imellem privatpersoner har en meget stor indflydelse på omfanget af privat handel med fx brugte møbler og brugsgenstande. Privates handel mellem hinanden og benyttelse af transport generelt er i forvejen et område med en meget lav betalingsvillighed. Derfor skal det anbefales, at lejlighedsvis transport i varebiler under 3.500 kg bliver undtaget af kravene om tilladelse. En definition af 'lejlighedsvis transport' kan følge grænsen for momsregistrering for små selvstændige virksomheder, som på nuværende tidspunkt er 50.000 kr. i årlig omsætning.

Loven bør under alle omstændigheder tillade, at privatpersoner kan få transporteret deres ting af andre privatpersoner, uden at disse bliver omfattet af kravene om tilladelse. Da der er tale om private forbrugere, som i forvejen ikke anvender eller i meget begrænset omfang benytter transportydelser, vil undtagelsen af kravene om tilladelse af lejlighedsvis transport, eller privates

kørsel for andre private, ikke påvirke den eksisterende transportbranche. Derimod vil en nemmere og mere tilgængelig transportmulighed mellem private medføre højere udnyttelse af samfundets ressourcer i form af genanvendelse samt handel mellem private af fx brugte møbler og brugsgenstande.

Sammenhæng med Vækstteam for handel og logistik

Vækstteam for handel og logistik afrapporterede i november 2018, med klare anbefalinger om at sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet, samt at ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked. Sidstnævnte vel at mærke ved at hjælpe digitaliseringen på vej, og ikke ved at hæmme den. Mover bakker op om vækstteamets afrapportering og anbefalinger, hvorfor vi her lader dette tale for os, ved at citere afsnit 5.4 og 5.5, med tilhørende anbefaling 19 og 20:

5.4 Sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet

Adgangen til den rette mængde arbejdskraft er helt afgørende, hvis handels- og logistikerhvervet skal kunne klare sig og konkurrere internationalt. Beskæftigelsen i Danmark er i øjeblikket høj, og det kan mærkes hos handels- og logistikvirksomhederne, der mangler arbejdskraft. Derfor skal det sikres, at handels- og logistiksektoren bliver en attraktiv karrierevej for såvel national som international arbejdskraft. Regeringen kan medvirke til at afhjælpe manglen på arbejdskraft ved at gøre det lettere at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de job, hvor virksomhederne oplever en mangel på arbejdskraft. Men der skal også være fokus på karrieremulighederne i sektoren.

Særligt logistikerhvervet er udfordret på mangel på arbejdskraft. Tal fra Danmarks Statistik viser en stigende tendens for andelen af virksomheder i vejtransportbranchen, som i en given måned oplever produktionsbegrænsninger på grund af mangel på arbejdskraft. For 2018 svinger tallet mellem 16 og 33 pct. 35 En undersøgelse fra Verdensbanken viser, at der er tale om en global tendens, hvor logistikvirksomheder i hele verden har svært ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft på både operationelt, administrativt og ledelsesmæssigt niveau.³⁶ Det er afgørende for logistikerhvervet, at det sikres et tilstrækkeligt rekrutteringsgrundlag, og erhvervet har selv en stor opgave i at sikre, at det bliver mere attraktivt at uddanne sig inden for logistik. Vækstteamet opfordrer derfor erhvervet til at oprette et partnerskab, der sætter fokus på at tilskynde unge til at uddanne sig inden for logistikbranchen, eksempelvis gennem kampagner, der sætter fokus på karrieremulighederne.

Det er vækstteamets opfattelse, at mange lastbil og varevognschauffører starter i det små med at køre enkelte ture med varebil. Derfor skal det også være nemt at komme ind i branchen og få "smag" for chaufførjobbet. I den forbindelse ønsker vækstteamet at understrege, at de nye uddannelseskrav til chauffører af varebiler under 3.500 kg allerede inden, de har haft kontakt med branchen, vil afholde nogle fra at opsøge erhvervet. Eksempelvis studerende eller andre, der søger beskæftigelse i en kortere periode og dermed potentielt kan afhjælpe chaufførmanglen, vil helt udeblive. Vækstteamet mener, at udfordringer med socialt bedrageri og illegal arbejdskraft i stedet bør løses på en måde, der tager hensyn til chaufførmanglen.

Anbefaling 19 Sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet

Der skal igangsættes indsatser, der understøtter, at handels- og logistikerhvervet ikke oplever produktionsbegrænsninger som følge af mangel på arbejdskraft.

Konkret kan regeringen:

- *Gøre det nemmere og mindre bureaukratisk at tiltrække kvalificeret udenlandsk arbejdskraft til at varetage de job i handels- og logistikerhvervet, hvor virksomhederne oplever en mangel på dansk arbejdskraft.*
- *Igangsætte en undersøgelse af omfanget og årsagerne til rekrutteringsproblemerne i særligt logistikerhvervet. Det skal blandt andet ske gennem dialog med relevante virksomheder med henblik på afdækning af kompetencebehov for speditører samt deres typiske veje til ansættelse i branchen.*

- Arbejde for, at krav om uddannelse for chauffører af varebiler under 3.500 kg tager hensyn til rekrutteringsudfordringerne i branchen ved at åbne for, at uddannelsen skal gennemføres inden for de første seks måneders ansættelse. Alternativt kan den erstattes af en mindre byrdefuld registreringsordning, hvor chauffører med de rette kompetencer eksempelvis via en godkendelsesprocedure ved hjælp af NemID kan opnå tilladelse til varebilskørsel.

5.5 Ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked

Adgangen til den rette mængde arbejdskraft påvirkes også af forholdet mellem lønmodtagere og arbejdsgivere. Danmark har en lang tradition for, at forholdet mellem lønmodtager og arbejdsgiver reguleres af arbejdsmarkedets parter, og vækstteamet støtter op om den danske model. Det er dog vigtigt for både handels- og logistikvirksomhederne og deres ansatte, at overenskomsterne og lovgivningen på området tager højde for den digitale udvikling og nye forretningsmodeller.

Når kundernes forbrugsmønstre ændrer sig, og butikkernes åbningstider og tidspunkter for leveringstider til hjemmet udvides, er det nødvendigt med mere fleksible regler. For handels- og logistikvirksomhederne kan såkaldt stive faggrænser, der bunder i "gamle" forretningsmodeller, være en barriere for udvikling af virksomheder, der anvender nye forretningsmodeller. Det kan skabe ulige konkurrence mellem danske virksomheder, at medarbejdere i virksomheder, som gør brug af nye forretningsmodeller, ikke klassificeres ens på tværs af overenskomster. Vækstteamet har observeret denne uhensigtsmæssighed i forhold til netbutikker, hvor det afhænger af overenskomsten, om medarbejderne eksempelvis må arbejde om søndagen, selvom medarbejderne i tilsvarende fysiske butikker gerne må.

En voksende andel af arbejdsstyrken, særligt blandt unge, er ansat som eksempelvis freelancere eller på projektbasis. Hvis manglende fleksibilitet i den eksisterende model får de unge til at fravælge fagbevægelsen og modellen samtidig hindrer virksomhedernes udnyttelse af nye forretningsmuligheder, vil det gavne arbejdsmarkedets parter under ét at opnå enighed om, at modellen ajourføres med fremtidens arbejdsmarked.

Heller ikke brugen af funktionærloven, som er gældende for en stor del af medarbejderne i de danske handelsbutikker er fulgt med udviklingen. Det er vigtigt, at lovgivningen er indrettet så den fysiske handel fortsat har mulighed for at tiltrække kunder samt styrke handlens konkurrenceevne over for blandt andet de globale e-handelsplatforme, hvor handel kan foregå 24/7. Vækstteamet mener, at det bør revurderes, hvilke typer ansatte der bør være omfattet af funktionærlovens bestemmelser.

Anbefaling 20 Ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked

I lyset af kundernes ændrede forbrugsmønstre og deraf følgende nye forretningsmodeller er det bydende nødvendigt at igangsætte en indsats, der bringer arbejdsgiver- og arbejdstagerforhold ajour med fremtidens arbejdsmarked.

Konkret kan regeringen:

- I opfølgningen på regeringens allerede nedsatte disruptionråd og ekspertudvalget for arbejdsmiljø overveje om der er yderligere behov for initiativer ud over de allerede foreslåede og gennemførte tiltag for at forberede Danmark til fremtidens arbejdsmarked.
- Understøtte, at arbejdsmarkedets parter drøfter og finder løsninger på, hvordan overenskomster fremadrettet i højere grad kan ligestille online og offline handelsvirksomheder.

Vil skabe mangel på arbejdskraft og byrder for virksomhederne

Ophæves 11 kg-reglen, vil de virksomheder, der ikke før skulle iagttage lovens krav, fordi de transporterede varer under grænsen, fremover tage hensyn til dette, grundet de mindre vognmænd (eks. deltidsvognmænd). Det skaber større byrder og bureaukrati for disse, hvilket betyder, at antallet af vognmænd højst sandsynligt vil falde, og dermed skade konkurrencen.

Det er et stort problem, at man i forvejen mangler chauffører. Dette problem vil kun forværres ved ophævelsen af 11-kg reglen.

Den præsenterede model skader yderligere virksomhederne, da det er én model, der skal passe mange typer virksomheder. Mulighederne for at kombinere selvstændig virksomhed fx på deltid sammen med lønnet arbejde, vil blive hæmmet som følge af ophævelsen.

Her er det vigtigt at nævne, at det i høj grad er de mindre vognmænd, der bliver ramt, fremfor de store.

Mover bemærker i den forbindelse, at de krav, som varebilsvirksomheder fremover skal opfylde som konsekvens af ophævelsen af 11 kg-reglen, ikke passer i forhold til virksomhedens karakter og indhold sammenlignet med mange andre former for virksomhed i Danmark, hvor lignende krav ikke stilles.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil derfor betyde store konsekvenser for os og lignende virksomheder.

Til skade for konkurrencen

Opretholder man 11-kg reglen vil man have større og bedre konkurrence på markedet for distribution, gennem større og mere fleksibilitet, når det kommer til udbud af distribution. Men vælger man at fjerne 11 kg-reglen, vil de forøgede omkostninger indebære dyrere transportformer for hele distributionskæden, hvilket i sidste ende er til skade for forbrugerne.

Det er naturligvis skadeligt for konkurrencen.

Hvis man vælger et mere fleksibelt udbud af distribution, så bidrager man til at sikre, at der fortsat kan komme distribution rundt i hele landet. Det er vigtigt at tage denne slags hensyn, da vi har nogle landdistrikter, der ikke lige så nemt kommer til distribution som de større byer. Med ophævelsen af 11 kg-reglen, kommer dette voldsomt under pres.

Det har været fremme i den offentlige debat om 11 kg-reglen, og transportministeren har også delt dette synspunkt i svar til Transportudvalget (TRU alm. del, svar på spørgsmål 565 og 591), at reglen bidrager til unfair konkurrencevilkår. Men dette er faktisk forkert. En regel, som enhver kan benytte, kan selvsagt ikke være en trædesten for unfair konkurrencevilkår.

11 kg-reglen sikrer arbejdsmiljøet

11 kg-reglen er en naturlig udmøntning af "AT-vejledningen om Løft, træk og Skub". Det er netop 11 kg-reglen der forhindrer omgåelse fra Arbejdstilsynets vejledning - og dermed er sanktioner stærkere, ved en eventuel misligholdelse af 11 kg-reglen.

Vi mener således, at en fastholdelse af 11 kg-reglen i godskørselsloven vil være normerende for korrekt manuel godshåndtering. Hvis man fjerner 11 kg-reglen fra godskørselsloven, vil der være incitament til at pakke tungere. Det er et problem, fordi tungere stykgods ikke nødvendigvis kan håndteres manuelt, idet der kun i sjældne tilfælde er lift og løftegrej i varebilerne.

Afslutningsvis

Transportsektoren bliver benyttet af mange som en indgang til arbejdsmarkedet og som en supplerende indtægt. Det er vigtigt, at man balancerer nødvendigheden for myndighedernes kontrol med minimale barrierer for adgangen til arbejde for kvalificerede personer i transportbranchen, specielt udsatte, indvandrere og personer uden faglig styrke.

Derfor skal det anbefales, at uddannelser og vejledninger til opnåelse af tilladelse gennemføres på både dansk og engelsk, i øvrigt på en måde og et niveau, som ikke besværliggør adgangen til dette arbejde for denne målgruppe.

Vi vil også gøre opmærksom på, at lovændringen i 2018 udvidede godskørselsloven til at omfatte godskørsel for fremmed regning med varebiler, dog med undtagelse af 11 kg-reglen. Såfremt

transportministeren fastholder, at 11 kg-reglen er svær at håndhæve eller svær at forstå, kan en passende mulig løsning lige så vel være at fjerne varebiler fra godskørselsloven, frem for af ophæve 11 kg-reglen.

Mover skal derfor opfordre til, at 11 kg-reglen opretholdes i dens nugældende form, alternativt at lovgivningen på dette punkt rulles tilbage til før lovændringen i 2018, hvor varebiler ikke var omfattet af godskørselslovens tilladelsesordning.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Jesper Buhl (jesper.buhl@postnord.com)
Titel: Høringssvar på supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren
E-mailtitel: Høringssvar på supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531)
Sendt: 20-09-2021 14:44
Bilag: 20210920142600087.pdf;

Til Transportministeriet,

Vedhæftet mailes PostNord Danmarks høringssvar vedrørende supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531) til jeres videre behandling.

Med venlig hilsen

Jesper Buhl
Myndighedsrelationer

M +45 2047 8326
Jesper.buhl@postnord.com

PostNord
International Post
Hedegårdsvej 88
2300 København S

[Vi gør dagligdagen lettere.](http://www.postnord.dk) PostNord leverer løsninger inden for kommunikation, logistik, distribution og e-handel til, fra og i Norden. Besøg os på www.postnord.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 16. september 2021 13:07

Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbso@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier <info@deg.dk>; chris@dkl.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>;

Havarikommissionen - VD <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl, PostNord <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; polnfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sikreveje.dk; SMVDanmak <SMV@SMVdanmark.dk>; mail@sld.nu; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 7531)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle hørings svar den 20. september 2021.

På baggrund af anmodninger fra flere høringsparter udsættes fristen for hørings svar til onsdag den 22. september 2021.

Brev om fristudsættelse og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle hørings svar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest onsdag den 22. september 2021 med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

PostNord A/S
Hedegårdsvej 88
2300 København S
CVR 26663903

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F ved
1220 København K

Mail til: trm@trm.dk mvr@trm.dk

København 20-09-2021

Supplerende høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren m.v. journalnummer 2021-3059.

Vi takker for muligheden for at afgive et høringssvar til lovforslaget om ændring af lov om godskørsel mv.

Generelt hilser vi lovforslaget velkommen.

Der er flere gode grunde til, at vi opfatter lovforslaget som et fornuftigt tiltag. Først og fremmest er det et problem, at politiet ikke kan håndhæve reglen om at en forsendelse maksimum må veje 11 kg. for ikke at være omfattet af den nugældende lovgivning.

Som det fremgår af Færdselsstyrelsens redegørelse om Varebilsordningen fra den 29. marts 2021, oplyser Rigspolitiet følgende:

"De oplever, at transportvirksomheder omgår "11 kg - reglen" ved f.eks. at pakke godset i kasser, der vejer under 11 kg, men når føreren bærer kasserne til og fra bilen stables kasserne, så de vejer over 11 kg. Rigspolitiet oplyser endvidere, at varebilsvognmænd, som ønsker at overholde reglerne, bliver forvirrede og frustrerede over varebilsreglernes kompleksitet."

Færdselsstyrelsen konkluderer, at 11 kg-reglen ikke har været forståelig for hverken myndighederne eller branchen, og at der derfor er behov for betydelig vejledning herom. Derfor er lovforslagets hensigt om at afskaffe 11 kg-reglen god, da det sikrer rene linjer i branchen, og samtidig kan sikre en branche, hvor alle aktører i højere grad er nødt til at rette sig efter de gældende love og regler.

Vi har hele tiden haft den opfattelse, at 11 kg-reglen tilgodeså den del af branchen, som omdelte forsendelser under 11 kg. primært dagbladomdelingen. Det er derfor

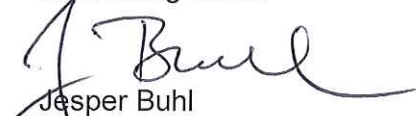
godt at se at denne skævvridning af markedsvilkårene med lovforslaget vil blive rettet op, så der også på dette område bliver ensartede konkurrencevilkår.

PostNord hilser ydermere lovforslagets løft af vægtgrænsen for, hvornår varebiler skal være omfattet af varebilsordningen fra 2.000 kg til 2.500 kg velkomment, da dette bidrager til en større balance i varebilsreguleringen. Vi ønsker en så effektiv og gnidningsfri levering i mindre befolkede områder og i byerne som muligt, og her anerkender vi, at denne opgave løftes nemmere ved også at tillade tilladelsesfri levering.

Endelig noterer vi os også med tilfredshed at lovforslaget også vil medføre en højnelse af branchens uddannelsesniveau således at en større del af distributionsopgaverne i Danmark gennemføres på ensartede vilkår.

Alt i alt er vi derfor positive overfor forslaget, dets hensigter og den effekt lovændringen vil få på branchen.

Med venlig hilsen



Jesper Buhl
Myndighedsrelationer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Titel: Til TRM fra SLD: VS: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for ...- sagsnr 2021-3059
Sendt: 27-09-2021 20:55
Bilag: Brev om fristudsættelse af høring.pdf; Høringsbrev af 6. september 2021.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til lovforslag.pdf; Høringssvar fra SLD - Til TRM - vedr. lovforslag om implementering af EU's vejpakke_27.09.2021.pdf;

Til Transportministeriet

Se venligst vedlagte høringssvar.

Der henvises til sagsnr. 2021-3059.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Sekretariatschef

M. +45 2265 0933
T. +45 3374 6089
KBPI@DANSKERHVERV.DK

SLD
Slotsholmsgade 1
DK-1216 København K
WWW.SLD.NU



Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>
Sendt: 21. september 2021 11:42
Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbs@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Høringssager <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Christoffer Greenfort <cgr@danskerhverv.dk>; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier <info@deg.dk>; chris@dkl.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <dasp@dasp.dk>; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>;

Havarikommissionen - VD <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sikreveje.dk; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; SLD <mail@sld.nu>; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 9139)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende ekstern høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

Fristen blev den 16. september 2021 udsat til onsdag den 22. september 2021, jf. nedenstående mail.

Det er blevet besluttet at udsætte fristen for besvarelse yderligere til mandag den 27. september 2021.

Brev om den nye fristudsættelse, og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk **senest mandag den 27. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

Til: 3f@3f.dk (3f@3f.dk), hha@advokatsamfundet.dk (hha@advokatsamfundet.dk), Advokatsamfundet (samfund@advokatsamfundet.dk), Akademikernes Centralorganisation (ac@ac.dk), mbs@tec.dk (mbs@tec.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), mail@atax.dk (mail@atax.dk), akt@di.dk (akt@di.dk), ka@ka.dk (ka@ka.dk), Arbejdstilsynet (at@at.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), atl@di.dk (atl@di.dk), info@abdk.dk (info@abdk.dk), per.mikkelsen@vbggroup.com (per.mikkelsen@vbggroup.com), Autobranchens Handels- og Industriforening (autig@autig.dk), bil@di.dk (bil@di.dk), info@bilsynsbranchen.dk (info@bilsynsbranchen.dk), lasse.brodt@fk.dk (lasse.brodt@fk.dk), 'info@cfu-net.dk' (info@cfu-net.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), DTU Transport (transport@transport.dtu.dk), 'clhe@lf.dk' (clhe@lf.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Bilbrancheråd (info@dbr.dk), Dansk Bilforhandler Union (info@dbfu.dk), danskbyggeri@di.dk (danskbyggeri@di.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), 'info@danskerhvervsfremme.dk' (info@danskerhvervsfremme.dk), dfim@dfim.dk (dfim@dfim.dk), Dansk Kørelærer-Union (dku@dku.dk), dmh@danskmaskinhandel.dk (dmh@danskmaskinhandel.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), cgr@danskerhverv.dk (cgr@danskerhverv.dk), Dansk Persontransport (info@dpt-dk.org), Dansk Standard (dansk.standard@ds.dk), Danske Advokater (mail@danskeadvokater.dk), Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (info@deg.dk), chris@dki.nu (chris@dki.nu), Danske Medier (info@danskemedier.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), info@dasp.dk (info@dasp.dk), sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk (sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk), Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk), 'info@bilimp.dk' (info@bilimp.dk), Den Danske Dommerforening (dommerforeningen@gmail.com), dch@dch.dk (dch@dch.dk), sikkermail@detfagligehus.dk (sikkermail@detfagligehus.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), Dommerfuldmægtigforeningen (hoeringer@dommerfm.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), Dækbranchen Danmark (dbdk@dbdk.dk), fa@fanet.dk (fa@fanet.dk), fh@fho.dk (fh@fho.dk), Forenede Danske Motorejere (hoering@fdm.dk), 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) (FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk), Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk), bent@naesbykoereskole.dk (bent@naesbykoereskole.dk), jep@bplatz.dk (jep@bplatz.dk), Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte (kto@kto.dk), Forsikring og Pension (fp@forsikringogpension.dk), Frie Danske Lastbilsvogmænd (fdl@fdl-vm.dk), Havarikommissionen - VD (havarikommission@vd.dk), International Transport Danmark (itd@itd.dk), mail@itsdanmark.dk (mail@itsdanmark.dk), Kommunernes Landsforening (kl@kl.dk), 'info@krifa.dk' (info@krifa.dk), Køreprøvesagskyndiges Landsforening (ohn002@politi.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), 'lederne@lederne.dk' (lederne@lederne.dk), ml@maskinlev.dk (ml@maskinlev.dk), post@midtsjaellands-kf.dk (post@midtsjaellands-kf.dk), kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk), Michael D. Prince (mdp@advokatprince.dk), Martin C. Hansen (mch@mover.dk), NOAH-Trafik (noahtrafik@noah.dk), KaareMoensted@Oestrelandsret.dk (KaareMoensted@Oestrelandsret.dk), Politiforbundet i Danmark (mail@politiforbundet.dk), Jesper Buhl (jesper.buhl@postnord.com), Rigsadvokaten (rigsadvokaten@ankl.dk), kos-Direktionssekretariatet@politi.dk (kos-Direktionssekretariatet@politi.dk), pol-nfae@politi.dk (pol-nfae@politi.dk), info@baeredygtigtrafik.dk (info@baeredygtigtrafik.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), info@sikreveje.dk (info@sikreveje.dk), SMVDanrmak (SMV@SMVdanmark.dk), mail@sld.nu (mail@sld.nu), post@shret.dk (post@shret.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), Movia Trafik (mba@moviatrafik.dk), Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk), Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet (NA@civil.aau.dk)

Fra: TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk)

Titel: Fristudsættelse af supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Sendt: 16-09-2021 13:06

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.) blev den 6. september 2021 sendt i supplerende eksternt høring med frist for eventuelle høringssvar den 20. september 2021.

På baggrund af anmodninger fra flere høringsparter udsættes fristen for høringssvar til onsdag den 22. september 2021.

Brev om fristudsættelse og høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen, hvor fristen også er blevet opdateret: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk senest **onsdag den 22. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic
Fuldmægtig
Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409
tsp@trm.dk
www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

27. september 2021

Høringssvar vedr. ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v. (Implementering af EU's Vejpakke)

SLD har d. 23. september modtaget besked fra ministeriet om, at den del af lovforslaget, der omhandler lov om arbejdstid bliver udskudt til fremsættelse primo 2022. SLD støtter denne beslutning, og at arbejdsmarkedets parter inddrages i det videre arbejde med udformningen af den konkrete kontrolmodel.

Ministeriet har desuden oplyst, at der ikke er taget stilling til, om den resterende del af lovforslaget skal udskydes, men at ministeriet fastholder høringsfristen til d. 27. september. Såfremt hele lovforslaget trækkes tilbage, forbeholder SLD sig ret til at afgive et fornyet høringssvar.

Indledning

Med lovforslaget lægges der op til at ændre lovgivningen med henblik på at tilpasse og inkorporere af de dele af EU's Vejpakke, som finder anvendelse fra henholdsvis februar og maj 2022.

Da vejtransporterhvervet er karakteriseret ved at være grænseoverskridende og have en høj grad af mobilitet, er klare fælleseuropæiske rammevilkår afgørende for et effektivt og konkurrencedygtigt transportmarked i EU på lige vilkår.

SLD støtter på den baggrund op om EU's Vejpakke samt en implementering, der ikke pålægger store administrative byrder på virksomhederne eller går videre end, hvad der følger af den nye EU-regulering.

Vedr. betingelser for tilladelse til at udføre vejtransporterhvervet

Vejpakken medfører, at visse regler i vejtransportlovgivningen vedr. betingelserne for tilladelse til at udøve erhvervet justeres for at være i overensstemmelse med EU-reglerne. Der ændres også i bestemmelserne for tilbagekaldelse af tilladelser, og SLD bemærker hertil, at man kun kan støtte ændringerne i det omfang, at disse følger som konsekvensretninger af Vejpakken.

De nuværende EU-regler foreskriver, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene. Med Vejpakken skærpes myndig-

hedernes kontrolmuligheder således, at der kan foretages kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler, hvor det er relevant. Der indsættes i lovforslaget en hjemmel, der implementerer det skærpede krav. SLD bemærker, at kontrollen skal være proportional og i overensstemmelse med principperne om retssikkerhed, og derfor kun bør bringes i anvendelse ved særlige tilfælde, da et sådant indgreb er meget indgribende.

Vedr. godskørselslovens § 6a (udlån af chauffører)

I lovforslaget synes der at mangle en ændring af godskørselslovens § 6a, stk. 1, således at der i bestemmelse tillige henvises til den nye § 1, stk. 3.

Den manglende henvisning betyder, at det ikke vil være muligt at udføre international varebilskørsel (efter den nye § 1, stk. 3) med en 'lånt' chauffør, der er ansat hos en virksomhed, der er godkendt til at udleje lastbilchauffører. Efter de nugældende regler kan sådan en chaufførvirksomhed udlåne chauffører til virksomheder, der udfører hhv. lastbilkørsel og national varebilskørsel (idet der i § 6a, stk. 1 henvises til § 1, stk. og 2). Det vil dermed være forskelsbehandling, hvis det ikke også vil være muligt at udleje chauffører til virksomheder, der udfører international varebilskørsel.

Det er i den forbindelse ikke tilstrækkeligt, at der i § 6a, stk. 4 indsættes en henvisning til den nye § 1, stk. 3¹. Selv med denne ændring vil der stadig mangle en hjemmel, der gør det muligt at anvende en chauffør til international varebilskørsel, der er ansat hos en chaufførvirksomhed, der er godkendt til at udleje lastbilchauffører.

Det bemærkes i øvrigt, at der i det lovforslag, der var i høring i august, var en sådan henvisning til § 1, stk. 3 i § 6a, stk. 1. På baggrund af ovenstående antager SLD, at der er tale om en forglemmelse – i så fald det er overlagt, kan SLD ikke støtte denne ændring.

Vedr. godskørselslovens § 1, stk. 5 (firmakørsel)

Følgende bemærkning er udtryk for, at der synes at være en lovteknisk fejl i den *nugældende* godskørselslov, som der ikke er taget hånd om i dette lovforslag, og som det vil være hensigtsmæssigt at få rettet, nu loven er 'åben' for ændringer.

I godskørselslovens § 1, stk. 5, som med lovforslaget bliver til § 1, stk. 6, synes der at være en lovteknisk fejl, idet der i bestemmelsen er henvist til § 6a, stk. 2. Dette burde retmæssigt være en henvisning til § 6a, stk. 3?

Som den nuværende bestemmelse er affattet, betyder det, at firmagodskørsel med lastbil kan udføres med en *varebilchauffør*, der er udlånt fra en varebilsvognmand, der er godkendt til at udleje chauffører. Og det giver ikke megen mening. Meningen må være, at kørslen kan udføres af en lastbilchauffør, der er udlånt fra en lastbilvognmand, der er godkendt til at udleje chauffører – dvs. henvisningen burde i stedet være til § 6a, stk. 3. Dette var retstilstanden før ændringen af godskørselsloven i 2018 vedr. varebiler. Det er derfor sandsynligt, at § 1, stk. 5 i den forbindelse

¹ Lovforslagets § 1, stk. 17.

ikke blev konsekvensrettet (der blev nemlig i den forbindelse indsat en ny § 6a, stk. 2, hvorefter den daværende § 6a, stk. 2 blev til § 6a, stk. 3).

Nyt EU-krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler

Der er ikke i dag krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler.

Vejpakken medfører, at virksomheder fra maj 2022 vil skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil (2,5-3,5 tons).

For at få udstedt en tilladelse vil virksomhederne som udgangspunkt skulle opfylde de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbil.

SLD bemærker, at en fællesskabstilladelse til international varebilstransport efter EU-reglerne også bør give adgang til at udføre national varebilskørsel. Det bør ikke være et krav, at en virksomhed, der har en fællesskabstilladelse til international varebilskørsel også skal have en national tilladelse, såfremt virksomheder også udfører national varebilskørsel. Der bør tilvejebringes juridiske klarhed herom i godskørselsloven.

Udstationering

For SLD er det afgørende, at kravene til virksomheder og chauffører mht. udstationering, herunder administrative krav og kontrolforanstaltninger, ikke går videre end den fælleseuropæiske lovgivning. Overimplementering eller nationale særregler udgør administrative byrder, som virker som barriere for det indre marked.

SLD noterer sig, at det i lovforslagets bemærkninger eksplicit fremgår flere steder, at der ikke vil kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af Vejpakken, og at der alene vil kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres. SLD er enig heri.

SLD bemærker, at regeringen i det igangværende og fremadrettede EU-arbejde bør sikre, at der sker en harmoniseret implementering på tværs af medlemslandene. Det er afgørende for erhvervet og dets konkurrenceevne, at Vejpakken implementeres og håndhæves ens overalt i EU.

Aflønningskrav samt anvendelsesområde for administrative krav og kontrolforanstaltninger

Det nuværende aflønningskrav, der gælder for udenlandske chaufførers kørsel i Danmark ifm. cabotage og kombineret transport, opretholdes. SLD noterer sig med tilfredshed, at aflønningskravet dermed ikke udvides til at omfatte andre kørselssituationer. SLD støtter fx ikke en udvidelse af aflønningskravet til eksempelvis at omfatte ikkebilateral international transport.

Da ikkebilateral international transport ikke er omfattet af aflønningskravet, er der *ikke* grundlag for at kræve, at denne type transport skal være omfattet af anmeldelsespligten i IMI eller andre administrative krav om kontrolforanstaltninger før, under og efter udstationering. Dette fordi at hele formålet med anmeldelsespligten – hvilket også eksplicit fremføres flere steder i lovforslagets bemærkninger – er at give myndighederne muligheder for efter udstationeringens ophør at kon-

trollere, om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes. Det bemærkes, at dette muligt i overensstemmelse med det nye EU-udstationeringsdirektiv, idet der ikke er tale om "skal"-bestemmelser.

Vedr. IMI

Udenlandske virksomheder forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til Færdselsstyrelsen ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Det skal med lovforslaget sikres, at der tilføres tilstrækkelige ressourcer til, at IMI er udviklet og klar til drift i god tid forud for, at kravet træder i kraft til februar 2022. SLD anbefaler, at det forberedende arbejde med udviklingen af systemet sker med tæt inddragelse af branchen. Det skal undgås, at branchen havner i en tilsvarende uheldig situation, som gjorde sig gældende ifm. udviklingen af det nationale register UTIK, hvor systemet ikke var klar til start.

Det er afgørende, at anmeldelsesordningen og brugerfladen tager højde for, at transportmarkedet er meget dynamisk, og at der kan forekomme ændringer mv. i planlagte kørsler med meget kort frist, hvorfor det skal være muligt at ændre allerede afgivne oplysninger om en given tur helt op til, at kørslen udføres. Der bør derfor være mulighed for, at registreringerne kan være periodiske, så virksomhederne i én og samme omgang kan anmelde alle de køretøjer, der tænkes anvendt i en periode. Der bør endvidere være adgang til at anmelde/registrere digitalt i IMI ved brug af interface for dermed at lette de administrative byrder for virksomhederne.

Oplysningerne i IMI bør alene gøres tilgængelig for myndighederne og ikke deles med andre parter.

SLD finder det foreslåede bødeniveau på 10.000 kr. for mangelfuld registrering højt, idet ændringer i den praktiske udførsel af kørsler mv. kan forekomme hurtigt.

Vejledningsperiode for håndhævelse af nye udstationeringsregler

Håndhævelsen af anmeldelsespligt mv. bør starte ud med en vejledende periode på samme måde som tilfældet var primo 2021 for så vidt angår ikrafttrædelsen af de nationale regler om anmeldelse mv. (lov nr. 870 af 14. juni 2020). Det er SLD's opfattelse, at der er gode erfaringen med en indkøringsperiode, efter at reglerne er trådt i kraft.

Præcisering af udstationeringssituationer – behov for afklaring af vægtgrænse

Det er helt afgørende, at der er fuld klarhed over, hvornår en fører anses som udstationeret i lovens og direktivets forstand og dermed omfattet af de nye administrative krav og kontrolforanstaltninger.

I lovforslagets bemærkninger er der redegjort for under hvilke kørselssituationer, at en fører anses som hhv. udstationeret og ikke udstationeret. Ministeriet opfordres til kort at redegøre nærmere for, hvorvidt der i tilknytning til selve kørselssituationen tilmed gælder en nedre vægt-

grænse på førerens køretøj, som er afgørende for, om føreren anses som udstationeret eller ej under den pågældende kørsel, samt hvad denne vægtgrænse i givet fald er for de forskellige kørsels-situationer.

Sanktioner (ændring af godskørselslovens § 17)

SLD noterer sig, at godskørselslovens strafbestemmelser udvides til at omfatte overtrædelse af flere nye forhold som følge af Vejpakken; det drejer sig om i) kravet om tilladelse til varebiler i international transport, ii) kravet om anmeldelse i IMI, og iii) aflønningskravet for udenlandske chauffører ifm. udstationering. SLD bemærker samtidig, at man er imod enhver form for udvidelse af de eksisterende strafbestemmelser indhold. SLD er også imod en udvidelse af det allerede gældende medvirkeransvar (straffelovens § 23).

Selvstændige vognmænd

Som naturlig konsekvens af at lovforslagets del vedr. arbejdstid for lønmodtagere trækkes tilbage (lovforslagets § 4), bør den del af lovforslaget, der vedrører selvstændige vognmænd, herunder kontrol- og sanktionsmodel mv., ligeledes udgå, idet hele formålet med at ændre de gældende regler for selvstændige vognmænd er at tilpasse det til den foreslåede model for lønmodtagere, som nu trækkes tilbage. Derfor bør den del, der vedrører selvstændige vognmænd, også trækkes tilbage. Det bemærkes, at der allerede i dag eksisterer myndighedskontrol af arbejdstid for selvstændige, og der er fastsat regler om bøder mv., som kan opretholdes i sin nuværende form.

Kontrol med arbejdstid (lovforslagets § 4)

SLD støtter, at lovforslagets del om arbejdstid trækkes tilbage, og at arbejdsmarkedets parter indruges i det videre arbejde med udformningen af den konkrete kontrolmodel mhp. at nå til enighed om en model indenfor den danske aftalemodel.

Det er afgørende, at der ikke indføres dobbeltregulering og -sanktionering, da dette er uacceptabelt for virksomhederne. SLD kan ikke acceptere, at virksomhederne kan idømmes en bøde for den samme overtrædelse flere gange.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Sekretariatschef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Fra: Movia Trafik (mba@moviatrafik.dk)
Titel: Hørings svar vedr. lovforslag om lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren mv - journalnummer 2021-3059 - opdateret version
Sendt: 20-09-2021 22:14
Bilag: signaturbevis.txt;

Til Transportministeriet, cc Monique Verdier Rasmussen

(Venligst se bort fra hørings svar fremsendt tidligere i dag – det var ved en fejl en tidligere version. Nedenfor trafiksekskabernes hørings svar)

Trafiksekskaberne finder det er en god ide, at der med Vejpakken indføres krav om myndighedskontrol med reglerne om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol med køre- og hviletidsreglerne.

Trafiksekskaberne finder generelt, at lovgivningen via sin regulering er med til at sætte rammer for og understøtte et professionelt vognmandserhverv. Lovgivningen understøtter derved en udvikling og sikring af gode arbejdspladser, høj trafikikkerhed og en professionel transportservice. Trafiksekskaberne har forstået, at udkastet til lovforslag alene tager sigte på en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol med køre- og hviletidsreglerne – og at det ikke er hensigten med det foreliggende udkast til lovforslag at opdatere rammerne for taxivirksomhed.

Af bemærkningerne til lovforslaget (s.15f) fremgår om myndighedskontrol om arbejdstid, at formålet er ”at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridning”.

Trafiksekskaberne anbefaler at der med de kommende lovændringer etableres en parallelitet i reglerne for erhvervsmæssig personbefordring (taxiloven). Forskellige regler for små og store køretøjer til erhvervsmæssig befordring af passagerer er u hensigtsmæssigt, når det drejer sig om trafikikkerhed. Ved alene at lade de skærpede regler gælde for store køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, bliver trafikikkerheden i form af chaufførernes regler om hvile alene styret i den overenskomst vognmanden vælger at benytte. Dermed bliver det også alene overenskomstparterne der sikre trafikikkerheden på den kørsel der er omfattet af taxiloven på dette område. Selvstændige vognmænd, som udfører kørslen selv, er der ikke krav til, når det er overenskomsterne der regulerer trafikikkerheden.

Mvh
Morten Brønnum Andersen
Trafiksekskaberne i Danmark

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 6. september 2021 14:00

Til: 3f@3f.dk; hha@advokatsamfundet.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; Akademikernes Centralorganisation <ac@ac.dk>; mbso@tec.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@atax.dk; akt@di.dk; ka@ka.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; atl@di.dk; atl@di.dk; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; lasse.brodt@fk.dk; 'info@cfu-net.dk' <info@cfu-net.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; danskbyggeri@di.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dfim@dfim.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>; Dansk Standard <dansk.standard@ds.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; info@deg.dk; chris@dki.nu; Danske Medier <info@danskemedier.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesyrvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; hoering@di.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; hoering@di.dk; Dommerfuldmægtigforeningen

<hoeringer@dommerfm.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; fa@fanet.dk; fh@fho.dk; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST) <FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; bent@naesbykoereskole.dk; jep@bplatz.dk; Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte <kto@kto.dk>; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; mail@itsdanmark.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; 'info@krifa.dk' <info@krifa.dk>; Køreprøvesagskyndiges Landsforening <ohn002@politi.dk>; hoering@lf.dk; 'lederne@lederne.dk' <lederne@lederne.dk>; ml@maskinlev.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Martin C. Hansen <mch@mover.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; KaareMoensted@Oestrelandsret.dk; Politiforbundet i Danmark <mail@politiforbundet.dk>; Jesper Buhl <jesper.buhl@postnord.com>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sikreveje.dk; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; mail@sld.nu; post@shret.dk; info@teknologisk.dk; Morten Brønnum Andersen <mba@MOVIATRAFIK.DK>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Trafikforskningsgruppen ved Aalborg universitet <NA@civil.aau.dk>

Emne: Supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Id nr.: 812741)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

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

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65479>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk med kopi til mvr@trm.dk **senest mandag den 20. september 2021** med angivelse af journalnummer 2021-3059 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Monique Verdier Rasmussen på mail mvr@trm.dk og telefon 51296345.

Venlig hilsen

Tamara Spalevic

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

tsp@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Monique Verdier Rasmussen (mvr@trm.dk)
Cc: Justitsministeriet (jm@jm.dk)
Fra: Sara Koch Jørgensen (skj@datatilsynet.dk)
Titel: Vedr. Transportministeriets j.nr. 2021-3059
Sendt: 09-09-2021 08:25
Bilag: Høringssvar.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet er Datatilsynets høringssvar i sagen med Transportministeriets j.nr.: 2021-3059.

Med venlig hilsen

Sara Koch Jørgensen
Fuldmægtig, cand.jur.

skj@datatilsynet.dk



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 33 19 32 00
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

9. september 2021

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

Sendt til: trm@trm.dk og mvr@trm.dk

Cc: jm@jm.dk

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

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

CVR 11883729

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

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

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

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Sara Jørgensen

Til: TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk)
Cc: Ditte Luja Aaskov (diaa@jm.dk)
Fra: Louise Møbius Heidtmann (lohe@jm.dk)
Titel: Vedr. udkast til forslag til lov om ændring om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren
Sendt: 23-09-2021 16:50

Til Transportministeriet,

Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, giver Justitsministeriet anledning til følgende bemærkninger:

Vedr. § 1

Nr. 40: der lægges op til, at der skal indføres gentagelsesvirkning ved overtrædelse af de i § 17, stk. 1, nr. 1 nævnte bestemmelser. Det fremgår dog ikke af bemærkningerne til nr. 40, hvorledes denne gentagelsesvirkning ses at skulle fungere i praksis, herunder hvordan politiet skal føre kontrol med, at der tidligere er konstateret overtrædelser. Dette særligt henset til, at der på området findes strafferetlige såvel som administrative sanktionsmuligheder. Det er Justitsministeriets opfattelse, at det bør præciseres, hvordan den indbyrdes gentagelsesvirkning skal varetages, herunder om – og hvordan – politiet får mulighed for at føre kontrol med dette.

Nr. 45: der lægges i § 17 c, op til at indføre en bemyndigelsesbestemmelse, således at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om fastsættelse af administrative bødeforlæg i sager om overtrædelse § 6 d og § 6 e. Det bemærkes, at der i bemærkningerne til de foreslåede § 6 d og § 6 e, ikke er fastsat et bødeniveau. Det er Justitsministeriets opfattelse, at det tiltænkte bødeniveau bør fremgå direkte af bemærkningerne til § 6 d og § 6 e.

Vedr. § 2

Nr. 20: det fremgår ikke af bemærkningerne til det foreslåede § 22 c, hvad det tiltænkte bødeniveau er.

Vedr. § 4

Nr. 4: Det fremgår ikke klart af bemærkningerne til nr. 4, hvorledes vejsidekontrollen er tiltænkt at skulle foregå. Det fremgår af den foreslåede § 3, stk. 1, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid skal beregnes over en periode på 4 måneder, men der kan alene ved vejsidekontrollen kontrolleres 28 dage. Det er Justitsministeriets opfattelse, at det bør klarlægges, hvordan kontrollen er tiltænkt at skulle foregå i praksis.

Nr. 7: Det fremgår af den foreslåede § 8, stk. 1, at overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3 og § 6, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Det fremgår af bemærkningerne, hvilket bødeniveau der foreslås for overtrædelse af bestemmelserne, men det fremgår ikke, under hvilke omstændigheder disse overtrædelser kan forventes at ville medføre fængselsstraf. Dette bør efter Justitsministeriets opfattelse fremgå klart af bemærkningerne.

Endvidere er det efter Justitsministeriets opfattelse ikke tilstrækkeligt klart beskrevet i bemærkningerne, hvem der er strafssubjekt, og under hvilke omstændigheder. Dette særligt i relation til overtrædelse af § 3, stk. 3 og 4 samt § 4, stk. 1-3. Endvidere fremgår det ikke klart, om arbejdstageren efter § 3, stk. 3, skal give arbejdsgiver skriftlige oplysninger om arbejde udført for anden arbejdsgiver efter anmodning eller uopfordret.

Endelig bemærkes generelt, at bestemmelser om administrative bødeforlæg bør følges af bemærkninger om tiltænkt bødestørrelse. Det bør endvidere udbygges generelt i bemærkningerne, hvad det indebærer, når man vil overføre reglerne på køre- og hviletidsområdet, så dette fremgår klart af bemærkningerne, herunder særligt af hensyn til forståelsen og fortolkningen af reglerne i indeværende lovforslag.

Jeg skal beklage fristoverskridelsen.

Med venlig hilsen

Louise Møbius Heidtmann
Fuldmægtig



JUSTITSMINISTERIET

Politikontoret

Slotsholmsgade 10

1216 København K

Tlf. direkte: +45 20 47 99 57

Tlf.: 7226 8400

www.justitsministeriet.dk

jm@jm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Thomas Kloppenburg (TKL013@ankl.dk), TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk)
Fra: Rigsadvokaten (rigsadvokaten@ankl.dk)
Titel: høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren - journalnummer 2021-3059
Sendt: 18-08-2021 21:02

Transportministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren af 25. juni 2021 giver Rigsadvokaten anledning til følgende bemærkninger:

1. I bemærkningerne til § 1, nr. 40, i udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel er det anført, at bøden for overtrædelse af manglende eller mangelfuld anmeldelse efter den foreslåede § 6 d, stk. 1, skal hæves med 100 % i normaltilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse.

I bemærkningerne til § 1, nr. 41, i udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel er det anført, at udstationeringslovens § 10, stk. 2, videreføres med den foreslåede § 17 b, stk. 1, således at transportministeren fortsat efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforelæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af de foreslåede § 6 d og § 6 e og regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Af afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger i udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel fremgår det, at kontrollen, der henhører under Færdselsstyrelsen – som det er tilfældet i dag efter udstationeringsloven – vil blive understøttet af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. Politiet vil i den forbindelse føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet i henhold til den foreslåede § 6 f i godskørselsloven og § 21 b i buskørselsloven. Færdselsstyrelsen vil med fordel kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrollen.

Det kan ved politiets vejsidekontrol volde vanskeligheder at kontrollere, om en virksomhed tidligere har vedtaget et administrativt bødeforelæg for overtrædelse af § 6 d, stk. 1, således at en eventuel bøde skal hæves i anden gangstilfælde eller mere, da et sådant vedtaget administrativt bødeforelæg ikke umiddelbart vil fremgå af Kriminalregisteret efter de nugældende regler i bekendtgørelsen om Kriminalregisteret.

2. Ved lovændring L 2018 735 (tilladelseskrav til varebiler) blev godskørselslovens § 6 a, stk. 2, ændret, således at bestemmelsen nu alene angiver, at godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, må udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 4 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører (kørsel med varebiler). Strafhjemlen i § 17, stk. 1, nr. 4, blev dog ikke ændret, og bestemmelsen hjemler således i sin nuværende form alene straf for udlejning af chauffører uden tilladelse i forbindelse med kørsel i varebiler. Før lovændringen var tillige udlejning af chauffører til kørsel i tunge køretøjer uden tilladelse hertil strafbelagt efter § 17, stk. 1, nr. 4. Det kan overvejes i forbindelse med nærværende lovændring, om § 17, stk. 1, nr. 4, bør ændres, således at der tillige henvises til § 6 a, stk. 2 og 3, og så der dermed igen kan straffes for udlejning af chauffører til kørsel i tunge køretøjer uden tilladelse hertil.

De øvrige udkast giver ikke Rigsadvokaten anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Tina Sandager
Specialanklager

Tlf.nr. 3032 4543

E-mail: tsa007@ankl.dk



RIGSADVOKATEN

Rigsadvokaten

Kvalitetsafdelingen

Frederiksholms Kanal 16

1220 København K

Telefon: 72 68 90 00

Telefax: 72 68 90 04

E-mail: rigsadvokaten@ankl.dk

www.anklagemyndigheden.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Louise Møbius Heidtmann (lohe@jm.dk), Thomas Kloppenburg (TKL013@ankl.dk), mrv@trm.dk (mrv@trm.dk)
Fra: Rigsadvokaten (rigsadvokaten@ankl.dk)
Titel: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel mv. - journalnummer 2021-3059
Sendt: 21-09-2021 13:45

Transportministeriets høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren af 6. september 2021 giver Rigsadvokaten anledning til følgende bemærkninger:

1. I bemærkningerne til § 1, nr. 41, i udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel er det anført, at det følger af straffelovens § 23, stk. 3, at straffen for medvirken ved lovovertrædelser der ikke straffes med højere straf end fængsel i 4 måneder kan bortfalde, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed. Det fremgår endvidere, at det således følger modsætningsvist af bestemmelsen (straffelovens § 23, stk. 3), at straf for medvirken til lovovertrædelser, der kun medfører bødestraf, kræver forsæt. Der skal ifølge bemærkningerne derfor være klart bevis for, at speditøren mv. har været bekendt med og medvirket til, at den konkrete transport blev udført i strid med reglerne om udstationering af førere.

Hertil bemærkes, at straffelovens § 23, stk. 3, er en fakultativ mulighed for strafnedsættelse eller bortfald. Dvs., at straf kan nedsættes eller bortfalde, såfremt medvirken skyldes uagtsomhed. Det kan dermed næppe – som det er gjort i bemærkningerne – udledes af bestemmelsen, at der alene kan dømmes for medvirken ved forsæt til overtrædelse.

2. I bemærkningerne til § 4, nr. 7, i udkast til lovforslag om arbejdstid for mobile lønmodtagere fremgår det blandt andet, at det foreslås at nyaffatte § 8, stk. 1, således at den får følgende ordlyd: »Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«. Der indføres dermed straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1, om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3 og 4, om forpligtelsen til at registrere arbejdstid og til at opbevare disse registreringer, § 4, stk. 1-3, om pauser og § 6 om natarbejde.

Der er ikke i bemærkningerne angivet, under hvilke omstændigheder (om nogen) disse overtrædelser kan forventes at ville medføre fængselsstraf.

3. I bemærkningerne til § 4, nr. 9, i udkast til lovforslag om arbejdstid for mobile lønmodtagere foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse i § 8 b om tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid. Det foreslås således i § 8 b, stk. 1, at politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3. I § 8 b, stk. 2, foreslås, at med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1. I § 8 b, stk. 3, foreslås, at i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, finder færdselslovens § 120 tilsvarende anvendelse.

Det anføres videre, at baggrunden for de foreslåede bestemmelser er at indføre samme adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid, som i dag gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens §§ 120, stk. 1-3, og 120 a, stk. 1, nr. 4-6. Kontrollen med arbejdstid vil fremadrettet ske som en udvidelse af den gældende vej- og virksomhedskontrol med køre- og hviletid, og Transportministeriet finder på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt at indføre de samme regler for tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid, som dem, der i dag er gældende i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det bemærkes, at færdselslovens § 120 og §120 a alene hjemler adgang til tilbageholdelse af køretøjer og ikke til beslaglæggelse. Det er alene de processuelle regler i retsplejeloven om beslaglæggelse, der skal iagttages ved iværksættelse af tilbageholdelsen.

De øvrige udkast giver ikke Rigsadvokaten anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Tina Sandager
Specialanklager

Tlf.nr. 3032 4543

E-mail: tsa007@ankl.dk



Rigsadvokaten
Kvalitetsafdelingen
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Telefon: 72 68 90 00

Telefax: 72 68 90 04

E-mail: rigsadvokaten@ankl.dk

www.anklagemyndigheden.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk), TRM Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), TRM Sigrid Mai Spejlborg (smp@trm.dk), CTS002@politi.dk (CTS002@politi.dk), AMA001@politi.dk (AMA001@politi.dk), Erik Terp (ETJ001@POLITI.DK), CVV001@politi.dk (CVV001@politi.dk), HGR004@politi.dk (HGR004@politi.dk), kos-koncernokonomi@politi.dk (kos-koncernokonomi@politi.dk)
Fra: MLA128@politi.dk (MLA128@politi.dk)
Titel: Vedr. Transportministeriets sagsnr. 2021-3059
Sendt: 02-09-2021 10:05
Bilag: Rigspolitiets høringssvar - udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, buskørsel, udstationering af lønmodtagere mv..pdf; signaturbevis.txt;

Vedr. Transportministeriets sagsnr.: 2021-3059

Rigspolitiets j.nr.: 2021-072269

Hermed fremsendes Rigspolitiets høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.).

Med venlig hilsen

Matilde Aaskov Larsen

Juridisk fuldmægtig

POLITI

Rigspolitiet, Politiovrådet

Nationalt Færdselscenter

Politorvet 14

1780 København V

Mobil 40158967

E-mail MLA128@politi.dk

Web www.politi.dk

Facebook facebook.com/politi

Twitter twitter.com/rigspolitiet

RIGSPOLITIET 

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Transportministeriets j.nr.: 2021-3059
Politiets j.nr.: 2021-072269
Sagsbehandler: MLA
Dato: 2. september 2021

RIGSPOLITIET

Nationalt Færdselscenter

Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Telefax: 4515 0004

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

Sendt til: trm@trm.dk, tnb@trm.dk,
tsp@trm.dk, smp@trm.dk

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren – Transportministeriets j.nr. 2021-3059.

Transportministeriet har ved mail af 25. juni 2021 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Med udkastet foreslås bl.a. en række ændringer i godskørselsloven og buskørselsloven som følge af vejpakken, ligesom der foreslås flere ændringer af bestemmelserne om godskørsel i varebiler.

Lovforslaget giver Rigspolitiet anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger:

Godskørselsloven

§ 1, stk. 6

Det bemærkes, at det ud over henvisningen til § 6 a, stk. 2, i den nuværende § 1, stk. 5, som bliver til § 1, stk. 6, kan overvejes tillige at henvise til § 6 a, stk. 3 og stk. 4.

Under § 1, ad nr. 2

I medfør af vejpakken udvides kravet om fællesskabstilladelse til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning med varebiler med en samlet totalvægt på over 2.500 kg.

For varebilers vedkommende vil der med ændringen gælde én tilladelsesordning for *international* godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg., men ikke overstiger 3.500 kg, og én national tilladelsesordning for *national* godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg., men ikke overstiger 3.500 kg.



Rigspolitiet finder, at det kan medvirke til at gøre bestemmelserne mere overskuelige, såfremt afgrænsningen af de varebiler, der er omfattet af de to tilladelsesordninger, kan ensartes, således at det alene er varebiler med en tilladt totalvægt over 2.500 kg, der omfattes af begge tilladelseskrav.

Det bemærkes i den forbindelse, at det er politiets erfaring, at de fleste varebiler, der udfører national godskørsel, har en tilladt totalvægt på 3.500 kg, og at der derfor ikke opleves behov for, at køretøjer med en tilladt totalvægt på 2.000 kg. omfattes af et nationalt tilladelseskrav.

Under § 1, ad nr. 12

I forbindelse med kravet om, at tilladelsen skal medbringes, bør det præciseres, at tilladelsen skal forevises kontrolmyndighederne på forlangende.

Under § 1, ad nr. 18

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 1 forpligtes udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark, til at anmelde udstationering via den offentlige brugerflade, der er forbundet med Informationssystemet for det indre marked (IMI).

Ved fastlæggelsen af, om føreren er udstationeret, fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at der skal foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Som eksempel herpå henvises bl.a. til kørsel, der udføres som *”ikkebilateral international transport”*.

Rigspolitiet skal bemærke, at det ikke nærmere fremgår af lovforslaget, hvad der forstås ved en ikkebilateral international transport. Det anbefales derfor at uddybe dette yderligere med henblik på at klarlægge, hvornår førere skal anses for udstationeret.

Ny § 6 f

Det fremgår af lovudkastets § 6 f, at Færdselsstyrelsen skal varetage tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet der fastsættes i medfør af § 6 d, stk. 3 og aflønningskravet efter § 6 e.

Med udkastet foreslås det endvidere, at Færdselsstyrelsen uden retskendelse mod behørig legitimation får adgang til udenlandske virksomheders køretøjer til at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 6 f

Det forudsættes i den forbindelse i bemærkningerne til lovudkastet, at kontrolindsatsen vil blive understøttet af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer, hvor politiet vil føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet i henhold til den foreslåede godskørselslovs § 6 f og buskørselslovens § 21 b.



Det anføres samtidig, at Færdselsstyrelsen med fordel kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrollen.

Det synes således forudsat, at Færdselsstyrelsen skal varetage en selvstændig kontrolopgave ved vejsiden med understøttelse fra politiet.

Rigspolitiet skal i den forbindelse bemærke, at det ikke fremgår klart, hvilken kontrol der skal varetages af Færdselsstyrelsen.

Det bemærkes i øvrigt, at der ikke i medfør af ændringsdirektiv 2020/1057 ses at være krav om, at føreren skal medbringe dokumentation for, at lønvilkårene er overholdt. Kontrollen vedrørende lønforhold forudsættes således alene kontrolret som led i den administrative kontrol, der varetages af Færdselsstyrelsen, og vurderes ikke at kunne gennemføres ved vejsidekontrollen.

Såfremt det er hensigten, at tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten og dokumentationskravet skal kunne varetages af Færdselsstyrelsen som led i politiets vejsidekontrol, skal Rigspolitiet bemærke, at dette erfaringsmæssigt stiller øgede krav til koordinering og planlægning af kontrolindsatsen, hvilket vurderes at forudsætte yderligere ressourcer til politiet.

Under afsnittet om bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, nr. 38

I bemærkningerne til nr. 38 fremgår det, at aktørerne som medvirker til, at den udenlandske virksomhed ikke overholder de foreslåede regler om udstationering, vil kunne straffes for medvirken efter straffelovens § 23, men at straffelovens § 23, stk. 3 bevirker, at *”der kun kan straffes for medvirken ved lovovertrædelser, der ikke straffes med højere straf end fængsel i 4 måneder, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand”*, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed.

Hertil bemærkes, at det normalt anses som en skærpende omstændighed, jf. straffelovens § 81, såfremt en gerning udøves af flere i forening, men at straffen for medvirken i medfør af straffelovens § 23, stk. 3, kan bortfalde for den, der kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrket et allerede fattet forsæt, samt når hans medvirken skyldes uopmærksomhed.

Det kan i den forbindelse overvejes at angive et eksempel på, i hvilke tilfælde den citerede bestemmelse tænkes anvendt.

Under afsnittet om bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, nr. 40

I bemærkningerne til nr. 40 lægges der op til en indbyrdes gentagelsesvirkning mellem såvel strafferetlige som administrative afgørelser. Det bemærkes, at denne fremgangsmåde forudsætter, at det bliver muligt for politiet allerede ved kontrollen af anmeldelsespligten som led i vejsidekontrollen, at få adgang til oplysninger



om, hvorvidt der tidligere har været udstedt og vedtaget administrative bøder for manglende anmeldelse. Adgangen til disse oplysninger vil være afgørende for, at tidligere administrative afgørelser kan tillægges gentagelsesvirkning ved kontrollen.

Øvrige bemærkninger til godskørselsloven

Rigspolitiet skal anmode om, at Transportministeriet er opmærksom på politiets kontrol- og håndhævelsesopgaver ved etablering af de tekniske løsninger, der er forudsat i lovudkastet. Det vil være nødvendigt, at der etableres en adgang for politiet til det nationale elektroniske register, inklusiv ERRU funktionerne og IMI. En sådan adgang vil give politiet mulighed for at tilgå oplysninger om virksomhedens struktur, hvem der er transportleder, hvorvidt virksomheden har eventuelle forstraffe m.m., og vil således kunne effektivisere sagsbehandlingen, ligesom det vil bidrage til at sikre korrekt bødeberregning i forbindelse med kontrollen og til at sikre politiets sikkerhedsstilling.

Afsluttende bemærkninger

Det skal afslutningsvis bemærkes, at der ikke i alle tilfælde ses at være overensstemmelse mellem ikrafttrædelsestidspunktet på de nye bestemmelser og de gennemførte konsekvensrettelser, jf. høringsudkastets § 5, stk. 2 og stk. 3. Godskørselslovens § 1, stk. 3 ses eksempelvis at træde i kraft den 2. februar 2022, mens konsekvensændringen i § 5, § 6 og § 6 a først træder i kraft den 21. maj 2022.

Med venlig hilsen

Caspar Stougaard
Juridisk chefkonsulent



25. august 2021
J.nr. 2021 - 5367

Kontor:
Opkrævning og Inddrivelse
[OPI]

Initialer:
LOB

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Til Transportministeriet

Høringssvar – Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om gods-kørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede be-tingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vej-transporten m.v.).

Skatteministeriet kan henholde sig til følgende bemærkninger vedrørende lovforslagets del om gæld fra Gældsstyrelsen:

I relation til emner af direkte relevans for Gældsstyrelsen, er der i lovforslaget lagt op til en ændring af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, og § 4, stk. 1 og 2, hvorefter virksomheden samt den dertil godkendte transportleder ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover for tilladelser efter godskørelovens § 1, stk. 1, §§ 2 og/eller 3. I lighed hermed er der i buskørselsloven foreslået en ændring af § 12, stk. 1, og § 13, hvorefter virksomheden samt den godkendte transportleder ikke må have ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover for tilladelser efter bus-kørerloven § 1, stk. 1.

For begge love er der tale om en lempelse af gældende ret, da der under nugældende lov både skal inkluderes personlig og ikkepersonlig gæld i opgørelsen. Baggrunden for de fo-reslåede regelændringer er begrundet i ændringerne i forordning (EF) nr. 1071/2009 i medfør til ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Bemærkninger

Det kan indledningsvist bemærkes, at der i lovforslagets side 34 er skrevet specielle be-mærkninger til § 1, nr. 11, i overskriften for bemærkningerne til § 1, nr. 9.

Der er i forordning (EF) nr. 1071/2009, artikel 7, stk. 1, litra a, i medfør af ændringsfor-ordning (EU) nr. 2020/1055 mulighed for at medlemsstaterne kan fastsætte nærmere reg-ler om, at virksomheden og transportlederen ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer. Dette er i lovforslaget implementeret med ordvalget ”forfalden gæld til det offentlige”. Der er i de specielle bemærkninger ikke angivet nogen begrun-delse for, hvorfor ordet ”forfalden” anvendes i stedet for ”udestående”, og hvilken

betydning dette har. Umiddelbart lægger Gældsstyrelsen til grund, at termerne er tiltænkt at skulle dække over det samme.

I denne sammenhæng gør Gældsstyrelsen opmærksom på, at lovforslaget ikke ses at indeholde en præcis definition af, hvad der skal forstås ved forfalden gæld. Gældsstyrelsen bemærker derfor, at forfalden gæld til det offentlige umiddelbart både vil kunne omfatte gæld til det offentlige, der er under opkrævning (dvs. gælden er ikke overdraget til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, men er stadig hos fordringshaver, fx en kommune) og gæld, der er overdraget til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Gældsstyrelsen bemærker i den forbindelse, at fordringer kan overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, når betalingsfristen er overskredet og eventuel sædvanlig rykkerprocedure er gennemført, jf. gældsinddrivelseslovens § 2, stk. 3, men at det vil afhænge af den enkelte offentlige fordringshavers praksis for overdragelse af fordringer til inddrivelse, om fordringerne overdrages til inddrivelse straks dette er muligt eller først på et senere tidspunkt.

Gældsstyrelsen bemærker hertil, at Gældsstyrelsen alene har registreret oplysninger om ubetalt gæld til det offentlige, som er under inddrivelse hos Gældsstyrelsen og det offentlige fordringer under opkrævning hos offentlige kreditorer, der er registreret i Gældsstyrelsens fordringsregister med henblik på modregning. Gældsstyrelsen har ikke registreret oplysninger om gæld til det offentlige, som er under opkrævning hos offentlige kreditorer, fx en kommune. Der findes efter Gældsstyrelsens oplysninger ikke et samlet overblik over al ikke rettidigt betalt gæld til det offentlige. Dette vil i givet fald skulle indhentes hos de enkelte offentlige fordringshavere.

En mere præcis definition af, hvad der skal forstås ved gæld til det offentlige, kan også være relevant i forhold til det it-system, der er omtalt i lovforslagets afsnit om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige, hvor det er nævnt, at *systemet skal kunne håndtere restanceoplysninger fra Skatteforvaltningen, som styrelsen modtager på baggrund af høringsanmodninger.*

Gældsstyrelsen forstår bemærkningerne i ovennævnte afsnit således, at oplysningerne om gæld fra Skatteforvaltningen fremsendes af Skatteforvaltningen efter særskilt anmodning, således at det er Færdselsstyrelsen, der sørger for, at oplysningerne fremgår af det nævnte it-system i ovennævnte afsnit. Gældsstyrelsen bemærker ligeledes, at gæld som er registreret i andre inddrivelsessystemer end Gældsstyrelsens nye inddrivelsessystem, kan være registreret som ikkeinddrivelsesparat. Dette er tilfældet, hvis der er tvivl om gældens retskraft eller mistanke om eller kendskab til datafejl, der kan medføre ulovlig inddrivelse, jf. gældsinddrivelseslovens § 2, stk. 6. Ikkeinddrivelsesparate gældsposter inddrives ikke af Gældsstyrelsen, forinden der er sket en gennemgang af gældsposternes retskraft og/eller datafejl, og det herefter viser sig, at de kan inddrives.

Gældsstyrelsen foreslår derfor, at det overvejes, om gæld til det offentlige, som er under inddrivelse hos restanceinddrivelsesmyndigheden, skal præciseres til alene at omfatte inddrivelsesparat gæld, med henblik på at sikre at autorisationer ikke nægtes på grund af ikke-

inndrivelsesparat gæld, der senere kan blive vurderet som ikke retskraftig eller at have datafejl, som medfører at gælden ikke vil kunne inddrives.

Gældsstyrelsen bemærker desuden i forhold til sondringen ikkepersonlig og personlig gæld, at dette ikke er en sondring, der anvendes af Gældsstyrelsen. Gældsstyrelsen lægger i den forbindelse til grund, at bemærkningerne til lovforslaget skal forstås således, at fx skatterestancer, som hidrører fra transportlederens egen skatteopgørelse samt skatterestancer, der hidrører fra overskud af en enkeltmandsvirksomhed (som beskattes hos ejeren af enkeltmandsvirksomheden) skal anses for ikkepersonlig gæld. Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at denne ændring ift. gældende regler vil indebære administrative konsekvenser for Gældsstyrelsen. Det har dog ikke været muligt at kvantificere de forventede øgede omkostninger, som der vil være forbundet med regelændringen, inden høringsfristens udløb. Disse udgifter skal som udgangspunkt dækkes af Transportministeriet, medmindre der er tale om bagatelagte merudgifter i Gældsstyrelsen.

Transportministeriet

20. september 2021
J.nr. 2021 - 5367

Kontor:
Miljø, energi og motor
[MEM]

Initialer:
FW

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Høringsvar – Supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vej-transporten m.v.).

Transportministeriet har ved henvendelse af 6. september 2021 anmodet om eventuelt supplerende bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vej-transporten m.v.).

Skatteministeriet har i anledning af Transportministeriets henvendelse iværksat en ny høring af Motorstyrelsen, Gældsstyrelsen samt Udviklings- og Forenklingsstyrelsen. Skatteministeriet kan henholde sig til de bemærkninger, som Skatteministeriet har modtaget fra styrelserne.

Motorstyrelsens samt Udviklings- og forenklingsstyrelsens bemærkninger

Det noteres, at det ikke længere fremgår, at et nyoprettet nationalt register skal trække data fra DMR. Såfremt det fortsat forventes, at der skal oprettes et sådant register, henvises til Skatteministeriets bemærkninger af 20. august 2021.

Det lægges til grund, at ændringen kun vedrører tilladelsen til ”Vognmandskørsel”. Såfremt ”Firmakørsel” også omfattes, forbeholdes retten til at afgive yderligere bemærkninger.

Det fremgår af det vedlagte høringsbrev, at der er en væsentlig ændring (i forhold til tidligere fremsendt høringsmateriale) i godskørselsloven, hvor der foreslås en ændring af: ”... anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler. 11-kg-kravet udgår og vægtgrænsen hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg.”

Det er Motorstyrelsen og Udviklings- og Forenklingsstyrelsens vurdering, at denne ændring medfører behov for ændringer i Motorregistret (DMR). Pr. februar 2019 blev DMR

ændret, så det var muligt at registrere varebiler over 2.000 kg bl.a. med tilladelsen ”Vognmandskørsel” – se evt. [Motorstyrelsens nyhedsbrev](#) af 5. februar 2019. Der er derfor behov for at afklare følgende inden en eventuel lovændring:

- Hvad skal der ske med de varebiler, der allerede har tilladelsen ”Vognmandskørsel” og har en samlet tilladt totalvægt mellem 2.000 kg og 2.500 kg? Hvis der ændres i tilladelsen vil der være tale om en ændring af registreringsgrundlaget, og der vil skulle træffes en ny forvaltningsretlig afgørelse og fremsendes ny registreringsattest til de berørte køretøjs ejere.
- Bliver der tale om en overgangsordning, kan en sådan betyde en øget omkostning.

Ovenstående spørgsmål har betydning for både de nødvendige systemtilpasninger og evt. administrative omkostninger som følge af lovforslaget. En udsøgning i DMR viser, at der er omkring 500 varebiler mellem 2.000 kg og 2.500 kg med tilladelsen ”Vognmandskørsel”.

Økonomi

Der skal ske en tilretning i DMR, så vægtgrænsen for at registrere varebiler og vogntog med tilladelsen ”vognmandskørsel” ændres fra 2.000 kg til 2.500 kg. Selve tilretningen i DMR estimeres til en udgift på 0,1 mio. kr.

Alt efter udfaldet af afklaringen om allerede afgivet tilladelser hos Færdselsstyrelsen, vil Motorstyrelsen estimere udgiften til sagsbehandling ved alene godstransport til 0,2 mio. kr.

Udgiften ved en evt. overgangsordning kan ikke yderligere estimeres uden at kende denne nærmere. Ligeledes udestår et estimat af omkostninger til vejledningsmateriale på området indtil yderligere afklaring med Færdselsstyrelsen.

Disse omkostninger vil skulle dækkes inden for Transportministeriets ramme.

Gældstyrelsens bemærkninger

I relation til emner af direkte relevans for Gældsstyrelsen er der i lovforslaget lagt op til en ændring af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, og § 4, stk. 1 og 2, hvorefter virksomheden samt den dertil godkendte transportleder ikke må have ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover for tilladelser efter godskørselslovens § 1, stk. 1, §§ 2 og/eller 3. I lighed hermed er der i buskørselsloven foreslået en ændring af § 12, stk. 1, og § 13, hvorefter virksomheden samt den godkendte transportleder ikke må have ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover for tilladelser efter buskørselslovens § 1, stk. 1.

For begge love er der tale om en lempelse af gældende ret, da der under nugældende lov både skal inkluderes personlig og ikkepersonlig gæld i opgørelsen. Baggrunden for de foreslåede regelændringer er begrundet i ændringerne i forordning (EF) nr. 1071/2009 i medfør til ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Der er i forordning (EF) nr. 1071/2009, artikel 7, stk. 1a, i medfør af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 mulighed for, at medlemsstaterne kan fastsætte nærmere regler om, at virksomheden og transportlederen ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentlige organer. Dette er i lovforslaget implementeret med ordvalget ”forfalden gæld til det offentlige”. Der er i de specielle bemærkninger ikke angivet nogen begrundelse for, hvorfor ordet ”forfalden” anvendes i stedet for ”udestående”, og hvilken betydning dette har. Umiddelbart lægger Gældsstyrelsen til grund, at termerne er tiltænkt at skulle dække over det samme.

I denne sammenhæng gør Gældsstyrelsen opmærksom på, at lovforslaget ikke ses at indeholde en præcis definition af, hvad der skal forstås ved forfalden gæld. Gældsstyrelsen bemærker derfor, at forfalden gæld til det offentlige umiddelbart både vil kunne omfatte gæld til det offentlige, der er under opkrævning (dvs. gælden er ikke overdraget til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, men er stadig hos fordringshaver, fx en kommune) og gæld, der er overdraget til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Gældsstyrelsen bemærker i den forbindelse, at fordringer kan overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, når betalingsfristen er overskredet og eventuel sædvanlig rykkerprocedure er gennemført, jf. gældsinddrivelseslovens § 2, stk. 3, men at det vil afhænge af den enkelte offentlige fordringshavers praksis for overdragelse af fordringer til inddrivelse, om fordringerne overdrages til inddrivelse straks dette er muligt eller først på et senere tidspunkt.

Gældsstyrelsen bemærker hertil, at Gældsstyrelsen alene har registreret oplysninger om ubetalt gæld til det offentlige, som er under inddrivelse hos Gældsstyrelsen og det offentlige fordringer under opkrævning hos offentlige kreditorer, der er registreret i Gældsstyrelsens fordringsregister med henblik på modregning. Gældsstyrelsen har ikke registreret oplysninger om gæld til det offentlige, som er under opkrævning hos offentlige kreditorer, fx en kommune. Der findes efter Gældsstyrelsens oplysninger ikke et samlet overblik over al ikke rettidigt betalt gæld til det offentlige. Dette vil i givet fald skulle indhentes hos de enkelte offentlige fordringshavere.

Gældsstyrelsen bemærker ligeledes, at gæld som er registreret i andre inddrivelsessystemer end Gældsstyrelsens nye inddrivelsessystem, kan være registreret som ikkeinddrivelsesparat. Dette er tilfældet, hvis der er tvivl om gældens retskraft eller mistanke om eller kendskab til datafejl, der kan medføre ulovlig inddrivelse, jf. gældsinddrivelseslovens § 2, stk. 6. Ikkeinddrivelsesparate gældsposter inddrives ikke af Gældsstyrelsen, forinden der er sket en gennemgang af gældsposternes retskraft og/eller datafejl, og det herefter viser sig, at de kan inddrives.

Gældsstyrelsen foreslår derfor, at det overvejes, om gæld til det offentlige, som er under inddrivelse hos restanceinddrivelsesmyndigheden, skal præciseres til alene at omfatte inddrivelsesparat gæld med henblik på at sikre, at autorisationer ikke nægtes på grund af ikke-inddrivelsesparat gæld, der senere kan blive vurderet som ikke retskraftig eller at have datafejl, som medfører at gælden ikke vil kunne inddrives.

Gældsstyrelsen bemærker desuden i forhold til sondringen ikkepersonlig og personlig gæld, at dette ikke er en sontring, der anvendes af Gældsstyrelsen. Gældsstyrelsen lægger i den forbindelse til grund, at bemærkningerne til lovforslaget skal forstås således, at fx

skatterestancer, som hidrører fra transportlederens egen skatteopgørelse samt skatterestancer, der hidrører fra overskud af en enkeltmandsvirksomhed (som beskattes hos ejeren af enkeltmandsvirksomheden) skal anses for ikkepersonlig gæld. Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at denne ændring ift. gældende regler vil indebære administrative konsekvenser for Gældsstyrelsen. Det har dog ikke været muligt at kvantificere de forventende øgede omkostninger, som der vil være forbundet med regelændringen, inden høringsfristens udløb. Disse udgifter skal som udgangspunkt dækkes af Transportministeriet, medmindre der er tale om bagatelagte merudgifter i Gældsstyrelsen.

I denne sammenhæng bør det også fremhæves, at der i lovforslaget ikke er lagt op til en ændring af buskørelovens § 14, stk. 1, nr. 2, samt godskørelovens § 12, stk. 1, nr. 2, vedrørende tilbagekaldelse af tilladelse, hvorfor der i begge love fremover er lagt op til, at ikkepersonlig gæld ikke må indgå i vurdering af meddelelse om tilladelse, men godt må indgå i vurdering om tilbagekaldelse af tilladelse. Dette medfører, at der vil skulle differentieres i hvilken gæld, der er relevant afhængigt af i henhold til hvilken hjemmel i de pågældende love, der er relevant for oplysningerne om gæld.

Denne forskel i hvilke gældsposter, der er relevante, vil også kunne medføre, at indehaveren af tilladelsen i nogle tilfælde afhængigt af indehaverens ikkepersonlige gæld, på samme tid vil kunne opfylde betingelserne for både modtagelse af tilladelse og tilbagekaldelse af tilladelse.

Med venlig hilsen

Filip Willer