

Sendt pr. e-mail: trm@trm.dk
Transportminister Benny Engelbrecht
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

20. januar 2022

Virksomhedernes muligheder for implementering af Lovforslag L62 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere mv. - Udstationering af førere i vejtransporten

Kære Benny Engelbrecht

I forbindelse med EU-Vejpakkens implementering i dansk lovgivning og reglernes ikrafttræden pr. 2. februar 2022 mangler transport- og speditørvirksomhederne fortsat de nødvendige vejledninger, som skal sikre gnidningsfri ibrugtagning. Med otte arbejdsdage til reglernes ikrafttræden stilles medarbejdere og virksomheder i en meget vanskelig situation, hvor der er meget stor risiko for at de komplicerede regler overtrædes. Overtrædelser udløser sædvanligvis bøde og med bestemmelsen om fordobling af bøden fra sag til sag, har det væsentlige økonomiske konsekvenser for mange mindre og mellemstore virksomheder, og selvom bøder sædvanligvis fungerer adfærdskorrigerende eller forebyggende, vil bøder i den aktuelle situation ikke have nogen præventiv effekt.

På den baggrund foreslås tre måneders vejledningsperiode, hvor medarbejdere og virksomheder ikke pålægges straf. Da de danske regler om lønkrav og anmeldelse i UTIK-registret trådte i kraft ved årsskiftet 2020/2021, blev overgangen tillige lettet med en vejledningsperiode.

Et af formålene med vejpakken og den tilhørende danske lovgivning er at udforme klare og fælles europæiske regler. For at løfte det formål er utvetydige vejledninger påkrævet.

Danske Speditører har den 12. januar modtaget Færdselsstyrelsens udførlige udkast til vejledning om udstationeringsreglerne. På trods af at Danske Speditører - på linje med en række af de øvrige transportorganisationer - afleverede organisationens kommentarer samme dag, har vores medlemmer dags dato endnu ikke modtaget den endelige vejledning. Det sætter transport- og speditørvirksomhederne under voldsomt organisatorisk og menneskeligt pres, og øger risikoen for fejl og fejlagtige vurderinger.

Færdselsstyrelsen har den 12. januar tillige orienteret om, at de også udarbejder en vejledning om løn- og vilkår. Vejledningen om løn- og vilkår er på tilsvarende vis heller ikke modtaget. I tæt dialog med vores med-

lemmer har vi sammenskrevet fire generiske eksempler, gengivet herunder, og selvom denne ikke er udtømmende, viser listen tydeligt problematikens kompleksitet.

Eksempel 1

Selvom det for størstedelen af transporttyperne er klart, hvornår en chauffør, der udfører en af de respektive transporttyper, er udstationeret eller ej, og dermed hvornår der kræves en udstationeringserklæring samt en overholdelse af lønkrav, så er der alligevel transporttyper, hvor der kræves en konkret vurdering fra gang til gang for at afgøre, hvorvidt der er tale om udstationering. En sådan individuel vurdering indebærer risiko for fejl. I nogle tilfælde vil tomkørsel være omfattet af reglerne om udstationering og i andre tilfælde ikke, afhængigt af hvorvidt tomkørslen knytter sig til den forudgående- eller efterfølgende transport, og herudover hvilken transporttype den forudgående- eller efterfølgende transport er.

Eksempel 2

Tomkørsel er ikke omfattet af lønkravet, hvilket skaber betydelig forvirring, eftersom udstationering således ikke altid er lig med lønkrav. Hvorvidt lønkrav gør sig gældende beror på en konkret vurdering. Derved adskiller fortolkningen sig fra Færdselsstyrelsens nuværende vejledning om aflønning ved cabotagekørsel, hvor lønkravet netop gælder under tomkørsel forud for en cabotagetur.

Eksempel 3

For transport- og speditjonsvirksomheder er det desuden relevant at afklare, hvordan selve lønnen skal beregnes og administreres. Særligt fordi det betyder et helt nyt arbejdsområde for det personale, der beskæftiger sig med løn. Personalet skal først og fremmest vurdere, hvornår en chauffør har været udstationeret. Dernæst hvor mange af disse transporter, der er omfattet af lønkravet, og til sidst granske chaufførens data samt takografdata for at afgøre præcist hvor mange timer og minutter den respektive chauffør har opholdt sig i hver enkelt medlemsstat under udstationering, for slutteligt at kunne beregne chaufførens endelige løn. Det kræver dermed en enorm trafikindsigt at administrere lønkravet.

Eksempel 4

Reglerne om udstationering indeholder også en undtagelse for supplerende aktiviteter i forbindelse med en bilateral transport. Også her skal transportvirksomhederne være utroligt opmærksomme ved planlægning af ruter samt læsse- og lossesteder, da forkert brug af undtagelsen vil føre til udstationering på en del af strækningen, selvom transporten reelt er bilateral og dermed ikke omfattet af udstationeringsreglerne. Undtagelsen er ikke let at administrere, og den kræver at transportens forløb kendes på forhånd for at kunne vurdere, hvorvidt en chauffør bliver udstationeret eller ej, da det ellers vil være for sent at udstede en udstationeringserklæring på bagkant. Forsøg på brug af undtagelsen giver dermed øget risiko for fejl.

Hertil skal det bemærkes, at den vejledning om udstationering vi hidtil har set i udkast, kun vedrører én del af mange regler, der finder anvendelse fra 2. februar. Vejledningen vedrører udelukkende hvornår

der er tale om udstationering eller ej, og dermed hvornår det kræves, at der er udstedt en udstationeringserklæring i IMI.

Korrekt varetagelse af et nyt og komplekst regelsæt indebærer et stort ansvar for de involverede medarbejdere, og på trods af virksomheders og medarbejderes gode intentioner, må det forventes at der i den indledende fase forekommer mange fejl. Derfor ønsket om en vejledningsperiode.

Givet den korte frist til reglernes ikrafttræden skal vi bede om en hurtig behandling af anmodningen. Danske Speditører står selvsagt til rådighed for et møde.

Enslydende brev er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Med venlig hilsen



Martin Aabak
Adm. direktør