

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 hensigts-mæssig 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 lov-teknisk 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 vejdelen 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

A handwritten signature in blue ink that reads "Kristian Pindbo". The signature is written in a cursive style with a large initial 'K'.

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent