

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 18. august 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)

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 brancheinddragelse 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 straffbestemmelser 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