

Færdselsstyrelsen
Att.: Sammi Jonas Fantassi
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 14. januar 2022

Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter

Generelle bemærkninger

i. Hvad menes der med udenlandsk virksomhed?

I bekendtgørelsesudkastet anvendes forskellige udtryk såsom "udenlandske virksomheder", "udenlandsk virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat" og blot "virksomhed".

Bekendtgørelsen bør være meget præcis med, hvilke virksomheder der menes. Det vil sige, om der alene er tale om EU-virksomheder (etableret i en medlemsstat), eller om der er tale om en bredere kreds af udenlandske virksomheder (herunder også virksomheder, der er etableret uden for EU, som fx EØS og tredjelande).

ii. IMI

Det nye IMI-system kræver tilvænnning hos virksomhederne. Da systemet er nyt og virksomhederne ikke i god tid inden ikrafttrædelsen af de nye regler har haft mulighed for at lære systemet at kende, bør der startes ud med en vejledende periode, hvilket også var tilfældet primo 2021 for så vidt angår ikrafttrædelsen af de nationale regler om anmeldelse i UTIK mv. (lov nr. 870 af 14. juni 2020).

I forbindelse med ibrugtagningen af UTIK-systemet for et år siden afholdt Erhvervsstyrelsen og Færdselsstyrelsen et infomøde, hvor virksomhederne blev undervist i at bruge det nye system. Der kan med fordel afholdes et lignende infomøde om det nye IMI-system.

iii. Minimumstimesats

På Færdselsstyrelsens infomøde med branchen om de nye udstationeringsregler d. 12. januar 2022 var der en drøftelse af, hvornår chaufføren anses som udstationeret i medfør af EU-reglerne, samt for hvilken periode det danske aflønningskrav finder anvendelse.

På baggrund af drøftelsen skal Dansk Erhverv opfordre til, at styrelsen udarbejder vejledning omkring, præcist fra hvornår (start) til hvornår (slut), at en fører skal aflønnes i overensstemmelse med minimumstimesatsen efter den nye bekendtgørelse.

For så vidt angår anvendelsesområdet for aflønningskravet henviser Dansk Erhverv til DA's høringssvar på L 62 (2021-22)¹.

iv. Særligt vedr. håndhævelsen af reglerne ifm. buscabotage

Håndhævelsen af udstationeringsreglerne beror på, at man klart kan afgøre, hvornår der er tale om bus-cabotage, og at dette faktisk og effektivt bliver kontrolleret i Danmark. Siden Danmark skærpede fortolkningen af de uklare buscabotageregler i november 2019, er reglerne desværre ikke blevet håndhævet af politiet, som har fundet kontrollen udfordrende. Det er afgørende for håndhævelsen af de nye udstationeringsregler, at de ansvarlige myndigheder i samarbejde hurtigst muligt finder en løsning på, hvordan den danske fortolkning af buscabotagereglerne skal håndhæves i praksis af politiet.

Specifikke bemærkninger

Til § 1, stk. 1:

P.t. står der, at: ”Bekendtgørelsen finder anvendelse, når udenlandske virksomheder udstationerer en fører, der udfører godskørsel inden for vejtransportsektoren i Danmark,...”.

Der bør udover godskørsel også stå buskørsel eller passagerkørsel, idet der efterfølgende i sætningen henvises til busforordningen 1073/2009.

Til § 3, stk. 1:

Det vil være hensigtsmæssigt at præcisere, at bestemmelsen vedrører bilateral godstransport. En lignende præcisering kan overvejes i § 4, stk. 1 for så vidt angår bustransport.

Til § 3, stk. 1:

Det vil være hensigtsmæssigt at uddybe, *hvor* oplysningerne om grænsepassage skal registreres (altså takografen). Det samme gør sig gældende mht. § 4, stk. 1.

Til § 3, stk. 1:

Den følgende sætning er uklar og skaber tvivl og bør derfor omformuleres: ”*Det er en forudsætning, at føreren er begrænset til enten én på- eller aflæsningsaktiviteter mellem to forskellige medlemsstater.*”

Hvis hensigten med sætningen er at klarlægge, at man ikke kan pålæsse gods og aflæser det i samme land (dvs. udføre cabotage) og samtidig være omfattet af undtagelsen, bør dette skrives tydeligere.

Det bemærkes, at formuleringen i direktiv 2020/1057 er udformet anderledes end i bekendtgørelsesudkastet. Bestemmelsen bør derfor præciseres for at undgå tvivl.

¹ Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

Problemet med sætningen er fx, at der står ”medlemsstater”, men på- eller aflæsningsaktiviteten er netop *ikke* begrænset til alene at måtte finde sted i EU-medlemsstater, men det kan også ske i et tredjeland.

Et andet problem med sætningen er, at der står ”én på- eller aflæsningsaktiviteter”, mens der i bestemmelsens foregående sætning står ”én på- **og**/eller aflæsningsaktivitet”.

Til § 3, stk. 3:

Det vil være hensigtsmæssigt nærmere at specificere, hvad der menes med den intelligente takograf, eller hvilken specifik version af den intelligente takograf, der er tale om (version 2). Det kan fx være en henvisning til den relevante paragraf i forordningen. Det samme gør sig også gældende mht. § 4, stk. 2.

Til § 9:

Dansk Erhverv bemærker, at der i udkastet til bekendtgørelsens § 9, stk. 2 og 3 ikke er anført en sats.

Dansk Erhverv skal i den forbindelse henvisne til DA's vedhæftede høringssvar af 30. november 2020 til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods m.v., hvoraf det fremgår, hvad der er aftalt af relevante satsstigninger i perioden frem til marts 2023.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent