



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til info@fstyr.dk og sajf@fstyr.dk

København, 16. december 2021

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilateral international transport

Generelle bemærkninger

Dansk PersonTransport (DPT) støtter fuldt og helt op om, at der skal være fair og lige konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske virksomheder der udfører cabotagekørsel og at social dumping skal bekæmpes. Reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren, der træder i kraft 2. februar 2022, vil potentielt bidrage til at sikre dette formål.

Dansk PersonTransport er dog alvorligt bekymret for at disse på papiret udmærkede regler, ikke for nuværende vil blive håndhævet i praksis i forhold til udstationering af de chauffører der udfører bus-cabotage.

Det fremgår af direktiv (EU) 2020/1057 at en fører, der udfører cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) 1072/2009 og (EF) 1073/2009, anses som udstationeret.

Håndhævelsen af de regler der følger af udstationeringsdirektivet, beror derfor på at man klart kan afgøre hvornår der er tale om bus-cabotage.

Bus-cabotage defineres i forordning 1073/2009 som national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat. Dvs. i praksis opsamling og afsætning af passagerer eller grupper af passagerer inden for værtsmedlemsstatens grænser.

Den danske fortolkning af begrebet "i en begrænset periode", som har været gældende fra 1. november 2019, er, at der lovligt kan udføres bus-cabotage i Danmark i syv sammenhængende dage pr. måned.

Det er muligt med sikkerhed at fastlægge i hvor lang en periode en udenlandsk bus, har befundet sig i Danmark ved at sammenholde det grønne kørselsblad (artikel 17 i forordning 1073/2009) med datoerne for landeregistreringerne i tachografen.

Det er imidlertid lovligt ubegrænset at udføre transit (kørsel igennem Danmark uden at stoppe for at afsætte eller medtage passagerer) og international lejlighedsvis kørsel i Danmark. International lejlighedsvis kørsel er kørsel "for lukkede døre" dvs. grupper af passagerer der med udgangspunkt i hjemlandet f.eks. Tyskland transporteres på en turistrejse til og rundt i Danmark og tilbage til Tyskland. Der er ikke tale om afsætning eller påstigning af andre passagerer end dem som gruppen udgør – deraf udtrykket "lukkede døre".

For at kunne håndhæve bus-cabotagereglerne og dermed også udstationeringsreglerne skal man altså kunne afgøre hvornår en udenlandsk bus udfører bus-cabotage og hvornår den udfører international lejlighedsvis kørsel for lukkede døre og for den sags skyld også transit. Det vil i praksis kun kunne ske ved at kontrollere hvorvidt, at de passagerer der befinder sig i den udenlandske bus, har krydset en landegrænse sammen med bussen. Kontrollen heraf vil ultimativt bero på en politimæssig efterforskning, hvor passagerernes af og påstigningssted konstateres, da oplysninger om passagererne ikke fremgår af det grønne kørselsblad.

Derfor er det Dansk PersonTransports klare anbefaling, at de ansvarlige myndigheder hurtigst muligt finder en løsning på, hvordan den danske fortolkning af cabotageforordningen fra november 2019 skal håndhæves i praksis af politiet.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§1

Afsnittet mangler en henvisning til passagertransport i anden linje efter "godskørsel".

§4

Det bør specificeres, at der med undtagelsen for "bilaterale transporter" menes international lejlighedsvis kørsel for lukkede døre.

§6

Der bør under §6 pkt. 2 indføres at man fsva. buskørsel kan bruge det grønne kørselsblad jf. artikel 17, stk. 1 i forordning (EF) nr. 1073/2009.

§8

Buskørselsloven bør nævnes på lige fod med godskørselsloven, således at det sikres at bestemmelsen også gælder for buskørsel.

DPT står naturligvis til rådighed skulle der være behov for en dialog om ovenstående.

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

From: John Roy Vesterholm <jrv@dtl.eu>
Sent: 10-01-2022 11:57:46 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter - sagsnr. 2021-110363

Til Færdselsstyrelsen,

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter:

Definition intelligent takograf

Det fremgår af § 4, stk. 2, at "Fra den 22. august 2023, finder stk. 1 udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer."

DTL finder, at man af lovtekniske grunde udtrykkeligt bør definere eller henvise til, hvad der menes med "intelligente takografer" i bekendtgørelsen.

I den konsoliderede version 2020 af KONTROLFORORDNINGEN - EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1054 om kontrolapparatet og harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport omhandler kapitel II Intelligente takografer.

Man kan evt. henvise hertil.

Minimumstimesats ved 3. landskørsel

Efter § 9 så skal en udenlandsk virksomhed betale en minimumstimesats ved cabotakørsel og vejdelen af en kombineret transport. Bestemmelsen har følgende ordlyd.

"§ 9. En udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som er fastsat i stk. 2 og 3, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.
- 2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.
- 3) Buscabotagekørsel."

En chauffør der udfører ikke-bilaterale internationale transporter for virksomheden i Danmark (3. landskørsel) er i lighed med i ovenstående tilfælde udstationeret. Men ved 3. landskørsel er der ikke noget krav om betaling af en minimumstimesats.

DTL henvise til vores høringssvar om dette emne i forbindelse med lovforslag L62 (forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.).

”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.”

Efter DTL opfattelse så er der ingen tvivl om, at EU’s medlemslande skal håndhæve de reviderede udstationeringsregler som træder i kraft den 2. februar 2022 (Lex Specialis).

Herunder tilsyn med udenlandske vognmænds omkostningsniveau for løn – og efter DTLs klare opfattelse gælder det også ved 3. landskørsel.

Der er ikke noget i Lex Specialis som forudsætter, at en type transport (altså 3. landskørsel vs. cabotage eller vejdel af kombi transport), stilles i en særlig position, når chaufføren er udstationeret.

Tanken med Vejpakken er jo netop at rette op på ubalancen og den unfair konkurrence i EU – også under udførsel af 3. landskørsel.

De bedste hilsner

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. Jur.

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, møzz.
1270 København K
Tlf.: +45 7015 9500
Mobil: +45 4063 6433



Det får du som medlem:
[læs i DTL's digitale pjece](#)



3F Transport - 14. januar 2022.

(SAGSNUMMER: 2021-110363)

ATT:

Færdselsstyrelsen,
Sorsigvej 35.
6760 Ribe.

Høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale transport.

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke bilaterale transport.

Bekendtgørelsen er en del af en længe ventet og helt nødvendig opfølgning på - og implementering af - de vigtigste ændringer i EU's regelsæt for velgodstransport i mere end et årti og 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.

Derfor kan 3F Transport bakke op om bekendtgørelsen, der er en forventet udmøntning af ændringerne i godsloven (L62) som følge af nye EU-regler, der er blevet resultatet af den lange proces, der førte til vedtagelsen af EU's vejpakke.

3F Transport skal i forbindelse med udkast til bekendtgørelsen bemærke følgende:

- 3F Transport er helt enig i den fortolkning af EU's regler, der ligger til grund for de i bekendtgørelsen beskrevne krav om registrering af udstationerede førere i forbindelse med cabotagekørsel, kombineret transport såvel som ikke bilaterale transport (tredjelandskørsel).
- 3F Transport er ligeledes helt enig i den fortolkning af EU's regler, der ligger til grund for de i bekendtgørelsen beskrevne regler for danske virksomheders forpligtelser i forhold til registrering af udstationerede førere, når danske virksomheder opererer i andre lande.
- 3F Transport skal desuden bemærke, at 3F Transport er enig i, at der vurderes at være mindre administrative og økonomiske konsekvenser forbundet med bekendtgørelsen. Men at dette bredere betragtet på sigt vil andre sig til et bred samfundsgevinst, fordi mere fair konkurrenceregler og kontrol vil medføre ændrede markedsvilkår til gunst for danske virksomheder, der opererer på danske markedsvilkår, danske overenskomster og betaler skat i Danmark.

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

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Journalnummer: 2021-110363

Bemærkningerne er sendt til info@fstyr.dk, cc. til sajf@fstyr.dk

Dato: 14.01.2022

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter

ITD takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilateral international transport.

Bekendtgørelsen gennemfører dele EU's Vejpakke om udstationering af førere i vejtransportsektoren og fastsætter forpligtelser for virksomheder før, under og efter en udstationeringsperiode.

Af bekendtgørelsens anvendelsesområde fremgår det, at bekendtgørelsen finder anvendelse for udenlandske virksomheder, der udstationerer en chauffør i Danmark med de undtagelser til udstationeringsreglerne, som fremgår i Vejpakken. I det store hele er de forpligtelser, som bekendtgørelsen fastlægger for udenlandske virksomheder en ordret gengivelse af reglerne i Vejpakken, og ITD har ikke kommentarer til denne del.

Bekendtgørelsen finder dog også anvendelse for virksomheder etableret i Danmark og fastlægger krav til disse efter endt udstationering udenfor Danmark.

Her skal vi bemærke, at det fremgår af bekendtgørelsens §8, stk. 2, at Færdselsstyrelsen har fastlagt en frist for danske virksomheder til inden for 14 dage på Færdselsstyrelsens anmodning at indsende dokumentation om udstationering uden for Danmark, herunder dokumentation for betaling i forbindelse med udstationeringsperioden.

Af Vejpakken fremgår det, at Færdselsstyrelsen har 25 arbejdsdage til at fremsende dokumentationen via IMI til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted.

Det er meget vanskeligt at se, hvorfor danske virksomheder skal have to uger til at samle og sende alt den nødvendige dokumentation, mens Færdselsstyrelsen har mindst fem uger til at sende dokumentationen videre via IMI. ITD foreslår i stedet at perioden fastlægges til 28 dage for danske virksomheder, således at Færdselsstyrelsen har mindst én uge til at sikre, at informationerne bliver sendt videre.

ITD vil derudover gerne benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at der i tillæg til bekendtgørelsen fortsat er behov for, at Færdselsstyrelsen udarbejder vejledninger til de nye regler i EU's Vejpakke, da der blandt danske virksomheder fortsat opleves en stor usikkerhed med hensyn til, hvordan reglerne mere konkret og i praksis skal efterleves.

Derudover skal det bemærkes, at der i branchen på nuværende tidspunkt opleves en manglende kontrol af de nuværende regler om aflønning af udenlandske chauffører fra de danske myndigheder. Det gælder særligt på området for kombineret transport.

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

Med venlig hilsen

ITD



Jens Hvid Bang
Politisk Chefkonsulent

From: Rune Noack <RUN@DI.DK>
Sent: 14-01-2022 12:52:04 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om vilkår for at udføre cabotage mv., Færdselsstyrelsens j.nr. 2021-110363

Færdselsstyrelsen har den 13. december 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel mv. i høring.

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere har følgende bemærkninger til det fremsendte:

I forhold til §1, stk. 1 så bør det præciseres at det kun gælder for ansatte chauffører. Derfor bør der stå "når udenlandske virksomheder udstationerer en ansat fører..."
Dette fremgår også at direktiv 2020/1057, artikel 1, stk 2.

I forhold til Bekendtgørelsens §2 så bør dette præciseres til selvstændige erhvervsdrivende uden ansatte chauffører.

For så vidt angår oplysningspligt under udstationering i artikel 6, så bør det præciseres, at det i forbindelse med vejkontrollen er tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller anden person eller enhed, således at ethvert dokumentation kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen.

Dette følger ændringerne i vejpakken i forordning 2020/1055, artikel 2, litra c). Da det er samme bevis der skal forelægges i cabotagekontrol og kontrol af udstationering, der henviser til dokumentationen i forordning 1072/2009, så følger der implicit de samme rettigheder for at kontaktet kontor mv. Dette er så vidt vides også den hidtidige praksis i Danmark, men dette bør præciseres i Bekendtgørelsen for at undgå misforståelse i forbindelse med vejsidekontrol.

Det fremgår endvidere også at direktiv 2020/1057, art.1, stk 11, litra b:

"en forpligtelse for operatøren til at sikre, at føreren på papir eller elektronisk råder over, og en forpligtelse for føreren til, når der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, at have og tilgængeliggøre:"

I udkastet til bekendtgørelse bruger Færdselsstyrelsen ordet "fremvise" og ikke "tilgængeligegøre". Sidstnævnte ord er det mest præcise, da der deri også ligger en mulighed for at fremskaffe det ved at kontaktet kontor, transportleder etc.

I udkastet til bekendtgørelse §7, stk 1 fremgår det at virksomheden inden for otte uger efter udstationeringen ophør skal indsende dokumentationen. Dette er ikke i overensstemmelse med direktiv 2020/1057. Heraf fremgår det i artikel 1, stk. 11, litra C, 2. afsnit at:

"Operatøren sender dokumentationen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI, senest otte uger efter datoen for anmodningen."

Det er således datoen for anmodninger og ikke udstationeringens afslutning, der starter de otte ugers svaretid.

Det bør præciseres, at Færdselsstyrelsen tidligst ved udstationeringsperiodens afslutning kan anmode om oplysninger i bekendtgørelsen §7, jf. artikel 1, stk. 11, litra c, 1. afsnit. i direktiv 1057/2020.

Med venlig hilsen

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](#)

Færdselsstyrelsen
Att.: Sammi Jonas Fantassi
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 14. januar 2022

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel 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 tilvænning 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 høringsvar 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 henvise 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

Færdselsstyrelsen
Att.: info@fstyr.dk, rila@fstyr.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel med gods, bus eller kombineret transport

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har nedenstående bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførelse af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport. Udover nedenstående bemærkninger henviser DA til høringssvar afgivet af vores medlemsorganisationer Dansk Industri og Dansk Erhverv Arbejdsgiver.

DA finder, at det for de i § 2 nævnte satser også bør præciseres, hvad satserne er pr. henholdsvis 1. marts 2021 og marts 2022.

De i § 2, stk. 2, nævnte satser for godskørsel bør efter DA's opfattelse tage udgangspunkt i DTL/ALT-overenskomsterne og udregnes på baggrund af overenskomsternes grundløn, chaufførtillæg samt værdien af særlig opsparing og fridagsopsparing.

Det giver for så vidt angår godskørsel følgende satser:

	1. marts 2020	1. marts 2021	1. marts 2022
Grundløn	131,80 kr.	135,00 kr.	138,15 kr.
Chaufførtillæg	14,50 kr.	14,50 kr.	14,50 kr.
Særlig opsparing	5,0 pct. = 7,32 kr.	6,0 pct. = 8,97 kr.	7,0 pct. = 10,69
Fridagsopsparing	6,75 pct. = 9,88 kr.	6,75 pct. = 10,09 kr.	6,75 pct. = 10,30
Timesats i alt	163,50 kr.	168,56 kr.	173,64 kr.

30. november 2020
MSK
Dok ID: 174226

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

For buscabotage er der to forskellige satser, afhængigt af om der er tale om rutekørsel eller turistikørsel. Sætserne bør beregnes ud fra samme principper som for godskørsel.

For turistikørsel er det ATV/TA-overenskomstens satser:

	1. marts 2020	1. marts 2021	1. marts 2022
Grundløn	147,75 kr.	150,95 kr.	154,10 kr.
Chaufførtillæg (arbejdsbestemt tillæg)	8,0 kr.	8,0 kr.	8,0 kr.
Særlig opsparring	3,0 pct. = 4,67 kr.	4,0 pct. = 6,36 kr.	5,0 pct. = 8,11
Fridagsopsparring	2,25 pct. = 3,50 kr.	2,25 pct. = 3,58 kr.	2,25 pct. = 3,65
SH-opsparring	3,0 pct. = 4,67 kr.	3,0 pct. = 4,77 kr.	3,0 pct. = 4,86 kr.
Timesats i alt	168,59 kr.	173,66 kr.	178,72 kr.

For rutekørsel er det AKT-satserne:

	1. marts 2020	1. marts 2021	1. marts 2022
Grundløn	145,56 kr.	148,76 kr.	151,91 kr.
Chaufførtillæg	4,95 kr.	4,95 kr.	4,95 kr.
Særlig opsparring (fridagsopsparring indeholdt)	5,0 pct. = 7,53 kr.	6,0 pct. = 9,22 kr.	7,0 pct. = 10,98 kr.
SH-opsparring	3,5 pct. = 5,27 kr.	3,5 pct. = 5,38 kr.	3,5 pct. = 5,49 kr.
Timesats i alt	163,31 kr.	168,31 kr.	173,33 kr.

Det er DA's opfattelse, at kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, herunder krav om oplysninger om ruten, går videre, end hvad der er nødvendigt.

Samtidig finder DA, at oplysningspligten i § 3 bør være afstemt med, hvad der følger af den vedtagne vejpakke.

Dokumentationskravet i § 4 bør tilføjes den præcisering fra lovbemærkningerne, at oplysningerne skal kunne forevises inden for en rimelig tid efter standsningen af køretøjet, lige som oplysningerne inden for ganske kort tid kan sendes elektronisk til køretøjet.

DA gør samtidig opmærksom på, at det af lovbemærkningerne fremgår, at den i § 4, stk. 1, nr. 4, nævnte arbejdstidsopgørelse kan dokumenteres på anden vis, hvis denne dokumentation viser de samme oplysninger.

Med venlig hilsen
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Martin Steen Kabongo

From: Kristian Baasch Pindbo <kbpi@danskerhverv.dk>
Sent: 14-01-2022 16:16:22 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Sammi Jonas Fantassi <SAJF@fstyr.dk>
Subject: Udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter - j.nr. 2021-110363

Til Færdselsstyrelsen (att. Sammi Jonas Fantassi)

Hermed fremsendes høringssvar fra SLD på høringen vedr. udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelen af kombineret transport og ikke-bilaterale internationale transporter ([Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](#)).

SLD var ikke på høringslisten, men som repræsentant for flere, store vejgodstransportfirmaer, som opererer både nationalt og internationalt, tillader SLD sig at give høringssvar.

Der henvises til j.nr. 2021-110363.

(Det bemærkes, at høringssvaret ikke er identisk med Dansk Erhvervs, og styrelsen opfordres til at forholde sig særskilt til SLD's).

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

SLD

Færdselsstyrelsen
Att.: Sammi Jonas Fantassi
Sorsigvej 35
6760 Ribe

14. januar 2022

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

SLD var ikke på høringslisten, men som repræsentant for flere, store vejgodstransportfirmaer, som opererer både nationalt og internationalt, tillader SLD sig af give høringssvar.

Generelle bemærkninger

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.

i. Anvendelsesområdet for aflønningskravet

Aflønningskravet i § 9 gælder ikke for ikkebilateral international transport, hvilket SLD noterer sig dette med tilfredshed. SLD er imod, at aflønningskravet udvides til at omfatte andre kørselssituationer, end fastsat i bekendtgørelsesudkastet.

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. Formålet med anmeldelsespligten – hvilket også eksplicit fremføres flere steder i bemærkningerne til L 62 (2021-22) – er at give myndighederne muligheder for efter udstationeringens ophør at kontrollere, om det lovfastede krav til aflønning overholdes. Og da ikkebilateral international transport ikke er omfattet af aflønningskravet, er der derfor ikke grundlag for at indføre de administrative byrder ved denne transportform. Det er bureaukratisk, byrdefuldt og står ikke mål med, at registreringerne og oplysningerne ikke har noget formål.

ii. 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).

iii. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det fremgår af høringsbrevet, at det vurderes, at der vil være mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med bekendtgørelsen. SLD er ikke enig i, at der kun er tale om mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. SLD er derfor interesseret i at vide, hvordan styrelsen er kommet frem til denne konklusion, og hvilket beregninger og antagelser der ligger bag. Efter SLD's opfattelse er der tale om et omfattende og kompliceret regelsæt, som virksomhederne skal bruge væsentlige ressourcer på at efterleve.

iv. IMI

Det nye IMI-system kræver tilvænning 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 håndhævelsen af anmeldelsespligten mv. starte ud med en vejledende periode.

Dette var også tilfældet primo 2021 for så vidt angår ikrafttrædelsen af de nationale regler om anmeldelse i UTIK 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.

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 med deltagelse af virksomheder.

Som SLD har givet udtryk for ved flere lejligheder, bør der være adgang til at anmelde/registrere IMI ved brug af inter-face for dermed at lette de administrative byrder for virksomhederne. Såfremt det ikke er muligt i det nyudviklede system for start af, opfordres styrelsen til at arbejde for det via de europæiske kanaler og samarbejder i det videre arbejde med systemet.

v. Minimumstimesats

SLD skal opfordre til, at styrelsen udarbejder vejledning omkring, præcist fra hvornår (start) til hvornår (slut), at en fører skal aflønnes i overensstemmelse med minimumstimesatsen.

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. 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.

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.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo

Sekretariatschef