

Færdselsstyrelsen
Att.: Rikke Lavall
Sorsigvej 35
6760 Ribe

27. november 2020

Høringssvar på høring over udkast til bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport (Implementering af Lov nr. 870 af 14. juni 2020 om fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport) (j.nr. TS20000-00379)

Indledende og overordnede bemærkninger

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem de udenlandske virksomheder, der bliver omfattet af lov nr. 870 af 14. juni 2020 (herefter loven), er det vigtigt, at det kontrolregime og de redskaber, der indføres, er effektive, proportionale og mest af alt kontrollérbare.

Det vil sige, at politiet og Færdselsstyrelsens kontrol må afspejle de forhold, som er realistiske at kontrollere i hhv. vejsidekontrollen og den efterfølgende skrivebordskontrol.

Dertil kommer, at kravene til den dokumentation, der skal kunne fremvises ifm. kontrollen, har et selvstændigt formål og bibringer merværdi. Dokumentationskravene skal endvidere være rimelige og proportionale ift. det overordnede formål med loven. I modsat fald øger det risikoen for, at nogle virksomheder bevidst ikke overholder reglerne.

Det er derfor helt afgørende, at der føres effektiv og målrettet kontrol og håndhævelse af de udenlandske lastbiler, så konkurrencen på markedet ikke skævvrides ved, at nogle aktører ikke efterlever reglerne til fulde.

SLD er meget bekymret for, at de lovlydige udenlandske virksomheder, som gerne vil følge reglerne, mister konkurrencekraft ift. dem, som ikke har samme intention. Dette kan have en negativ indflydelse på danske transport- og logistikvirksomheder, der opererer internationalt i stærk konkurrence om transportopgaverne, herunder i sidste ende koste danske arbejdspladser.

Med hensyn til de nye reglers ikrafttræden pr. 1. januar 2021 er SLD bekymret for, om det administrative og tekniske setup hos myndighederne er fuld ud implementeret og klar til at føre en ef-

fektiv kontrol. Det er i den forbindelse en forudsætning, at myndighederne allokeres tilstrækkelige ressourcer til at løfte opgaven, herunder om nødvendigt at tilføre yderligere ressourcer, såfremt det skulle vise sig, at de bevilligede midler er utilstrækkelige.

Der henvises i øvrigt til SLD's høringsvar på Erhvervsstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om anmeldelse til og brug af Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark¹ for yderligere bemærkninger til det nye register. I den forbindelse skal der lyde en klar opfordring til, at Færdselsstyrelsen og Erhvervsstyrelsen samarbejder tæt omkring implementeringen af de nye regler, og senere hen også omkring udviklingen af registeret, gerne med inddragelse af branchen.

Anvendelsesområde (§ 1)

i. Kun udenlandske virksomheder er omfattet

Det bør i § 1 fremgå, at bekendtgørelsen finder anvendelse på udenlandske virksomheder.

I udkastet står der alene "virksomheder". Det udelukker dermed principielt ikke danske virksomheder fra bekendtgørelsens anvendelsesområde.

Præciseringen er nødvendig, idet det ikke giver sig selv, at en kombineret transport per definition udføres af en udenlandsk virksomhed². Det vil derfor være uheldigt at omfatte danske virksomheder mod hensigten.

Vejdelen af en kombineret transport i Danmark kan sagtens udføres af en dansk virksomhed – og i det tilfælde er det ikke klart, at denne "virksomhed" ikke skal leve op til bekendtgørelsens krav om fx forhåndsregistrering mv. Ifølge loven skal dette kun gælde for udenlandske virksomheder.

For så vidt angår gods-cabotage og bus-cabotage følger det af definitionerne i EU-forordningerne³, at cabotagekørslerne udføres af ikke-hjemhørende virksomheder. Men da det ikke er tilfældet for kombineret transport, er præciseringen nødvendig.

Bekendtgørelsens resterende bestemmelser bør i nødvendigt omfang tilpasses på tilsvarende vis.

ii. Selvstændige vognmænd er undtaget

Af bemærkningerne til loven fremgår det, at anmeldelsespligten ikke omfatter selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte. Denne afgrænsning af anvendelsesområdet bør ligeledes fremgå af bekendtgørelsen. Fx ved at der i § 1, stk. 1 står, at bekendtgørelsen finder anvendelse på "udenlandske virksomheder med ansatte", eller at der indsættes et nyt stk. 2, hvoraf det fremgår, at selvstændige vognmænd ikke er omfattet.

¹ <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64543>

² Jf. direktiv 92/106/EØF.

³ Hhv. forordning 1072/2009 og 1073/2009.

Timesats (§ 2)

SLD henviser til høringssvaret fra DA.

Oplysningskrav (§ 3) – den forudgående anmeldelse af kørslen

i. Generelt om registeret for Udenlandsk Transportkørsel i Danmark (UTIK)

Det er vigtigt for vejtransportbranchen, at den nye anmeldelsesordning bliver let tilgængelig og intuitiv at benytte for brugerne. Og at den administrative byrde på virksomhederne bliver mindst mulig.

Anmeldelsesordningen skal samtidig tage 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.

SLD er meget bekymret for, om det nye register er driftsklart og funktionelt, når lovgivningen træder i kraft til årsskiftet. Transport- og logistikvirksomhederne har i deres interne it-systemer stamdata på hver enkelt kørsel svarende til de oplysninger, som der stilles krav om indtastning af i det nye register.

SLD skal derfor kraftigt opfordre til, at det på den korte bane gøres muligt for virksomheder at anmelde en kørsel ved at trække disse stamdata ud og sende til myndighederne i fx en e-mail.

Dette vil i en kort overgangsperiode – indtil det nye register er fuldt ud funktionelt, udviklet og tilpasset vejgodstransportens virkelighed – kunne sikre en fleksibel og praktisk mulig anmeldelse af de påkrævede oplysninger.

På den lidt længere bane, når registeret videreudvikles og opdateres, skal SLD opfordre til, at teknologiens og digitaliseringens potentialer udnyttes fuld ud. Det vil sige, at der udvikles et universelt interface til det nye register, som gør det muligt for virksomhederne direkte at uploade autogenerated stamdata om kørsler fra egne it-systemer i registeret, uden at det derved bliver nødvendigt først at logge ind og manuelt indtaste de påkrævede oplysninger. Dette vil kunne lette virksomhedernes administrative byrde betragteligt og reducere fejl.

Vedr. sprog:

For at sikre korrekt indtastning og modvirke fejl er det vigtigt, at brugerfladen i UTIK-registeret er tilgængelig på flere forskellige sprog end blot dansk og engelsk.

Registret vil få mange østeuropæiske vognmænd som brugere, som ikke har tilstrækkelige sprogkundskaber til at navigere i et system kun på dansk og engelsk. Der opfordres derfor til, at systemets brugerflade findes på flere forskellige sprog, der afspejler størsteparten af de fremtidige brugeres nationalitet.

Minimér risikoen for fejl ved registrering af oplysninger i registeret:

For at sikre korrekt indtastning og modvirke fejl vil det være hensigtsmæssigt, at indtastningen af de forskellige oplysninger sker ved at vælge foruddefinerede kategorier i en ”drop-down-menu”, hvor det er muligt. Jo færre oplysninger, som brugerne selv skal formulere og indtaste, jo mindre er risikoen for fejl.

App-løsning:

UTIK-registeret bør gøres tilgængelig som en app og ikke blot som en browser-baseret løsning. Det vil gøre det lettere for brugerne at benytte registeret.

Forholdet til IMI-systemet og Vejpakken:

Der skal lyde en klar opfordring til, at UTIK-registret bliver kompatibelt med det it-system, der fremover skal bruges til udstationeringserklæringer i medfør af Vejpakken⁴, og som er baseret på IMI-systemet, idet mange af oplysningerne i de to registre/systemer overlapper.

Der bør ikke udvikles to registre/systemer til de samme oplysninger.

Det bør på den måde tilstræbes, at overlappende oplysninger kun skal uploades/indtastes ét sted én gang.

Det vil være administrativ byrdefuldt, hvis en virksomhed skal indlæse de samme oplysninger i to forskellige registre/systemer.

ii. Anmelderen

Der står i § 3, stk. 1, at ”virksomheder” skal anmelde kørslen i UTIK-registret forud for hver kørsel.

SLD noterer sig, at der i § 3, stk. 2, i Erhvervsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om registeret står, at ”anmeldelse skal foretages af enten den udenlandske virksomhed eller en af virksomheden hertil bemyndiget person”.

Såfremt Færdselsstyrelsens formulering kan betyde, at en bemyndiget person ikke har adgang til at foretage anmeldelsen i registeret, skal SLD henstille til, at ordlyden bringes i overensstemmelse med Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse, idet det er vigtigt, at den praktiske anmeldelse kan foretages af andre end vognmandsvirksomheden (der udfører kørslen), som fx en speditør eller anden serviceudbyder.

SLD skal endvidere henstille til, at der bringes juridisk klarhed omkring – enten i reglerne eller i vejledninger eller Q&A’s på styrelsens hjemmeside – hvem der har det juridiske ansvar for at anmelde kørslen og i sidste ende er genstand for eventuel straf, herunder om der gælder et objektivt ansvar for den juridiske person, der på vegne af andre foretager anmeldelsen. Hvad gælder fx i

⁴ Direktiv 2020/1057 om sektorspecifikke udstationeringsregler for vejtransporten.

den situation, hvor en speditørvirksomhed har indgået kontrakt med en kunde om en transport, men selve kørslen/transporten udføres af en hyret udenlandsk vognmand: Er det i dette tilfælde speditøren eller den udenlandske vognmand, der har pligten til at anmelde kørslen i registeret, og hvem kan i sidste ende pålægges straf, hvis anmeldelsen er fejlagtig, ufyldstgørende eller slet ikke anmeldt?

SLD mener, at ansvaret til enhver tid påhviler vognmandsvirksomheden, og at straffen (bøden) ikke skal rettes mod speditørvirksomheden, hvis fejlen skyldes, at vognmandsvirksomheden har videregivet forkerte eller fejlagtige oplysninger, som speditørvirksomheden i god tro har anmeldt i registeret.

iii. Oplysninger om transportform, ruten og læsse- og lossested (§ 3, stk. 1, nr. 2)

Det bør præciseres, at der mht. transportform menes godstransport eller persontransport.

Det er vigtigt, at der ikke skal anmeldes unødigt information, som er tilgængelig på anden vis ifm. kontrollen.

Oplysninger om læsse- og lossested vil kunne fremvises på baggrund af den dokumentation, som der allerede i dag stilles krav om i medfør af cabotageforordningens artikel 8, stk. 3 (forordning 1072/2009). Det vil som oftest være i form af fragtbrev/transportkontrakt. Derfor bør information om læsse- og lossested ikke være nødvendig at indtaste i registeret.

Såfremt det bliver et krav at indtaste læsse- og lossested, gøres der opmærksomt på, at en tur kan have enten flere læsse- eller lossesteder på én tur. I så fald bør det alene være turens start- og slutdestination, der skal oplyses.

At skulle anmelde oplysninger om selve ruten anses endvidere som en unødvendig oplysning ift. kontrol af aflønningskravet. Måtte myndighederne have behov for at estimere medgået tid for en kørsel, vil dette kunne basere på fragtbreve/transportkontrakt, eller - hvis det bliver et krav – på oplysninger og læsse- og lossested. Det bemærkes, at indtastningen af ruten i sig selv en kilde til fejl. Det er også uklart, hvad er det for oplysninger om ruten, som skal indtastes. Er det blot overordnede oplysninger om start- og slutdestination, eller er det mere specifikke oplysninger om den præcise vej, som lastbilen kører. Hvis sidstnævnte er tilfældet, vil det være en enorm byrde for virksomheden på forhånd at skulle angive dette, da det konkrete rutevalg træffes af chaufføren på stedet og under de konkrete trafikale forhold, som gør sig gældende. Og hvad er fx konsekvens/sanktionen, hvis lastbilen bliver stoppet i en kontrol uden for den angivne rute?

Det bemærkes desuden, at det ikke fremgår af bemærkningerne til loven, at oplysninger om ruten og læsse- og lossested forventes at skulle indgives ved anmeldelse.

iv. Mulighed for ændring af oplysninger (§ 3, stk. 2)

Det fremgår af § 3, stk. 2, at virksomheden har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed og oplysninger om den chauffør, der udfører den pågældende kørsel. En ændring skal anmeldes senest den førstkommande hverdag, efter den er indtruffet.

Det er uklart, om dette betyder, at der ikke er mulighed for at ændre andre end netop disse oplysninger om en given tur, efter anmeldelsen er foretaget første gang, som fx registreringsnummeret eller dato for turen.

SLD bemærker, at det bør være muligt at ændre i alle oplysninger, der er anmeldt om en given tur (fx oplysninger om ruten og læsse- og lossesteder, registreringsnummer og dato), da disse oplysninger kan ændre sig kort før transporten.

Dokumentationskrav for korrekt timesats og registrering i UTIK (§ 4)

i. Generelle bemærkninger om kontrollen (vejsidekontrol vs. skrivebordskontrol)

Kontrollen af både aflønningskravet og registreringen i UTIK-registeret skal være effektiv, proportional og kontrollérbar. Hvis det ikke er tilfældet, kan loven miste sin legitimitet, og der vil være større risiko for svig. Det må ikke ske.

I det nye kontrolsystem bør der derfor skelnes mellem, hvad der kontrolleres i hhv. politiets vejsidekontrol og i Færdselsstyrelsens skrivebordskontrol. Kontrollen af aflønningskravet bør ikke indgå som del af politiets vejsidekontrol, men alene finde sted i Færdselsstyrelsens efterfølgende skrivebordskontrol.

Vejsidekontrollen bør have fokus på, om den pågældende kørsel er korrekt anmeldt i UTIK-registeret.

Politiet vurderes ikke at have de påkrævede fagretlige kompetencer eller den fornødne tid i en igangværende vejsidekontrol til at forestå en kontrol af aflønningskravet. Karakteren af den kontrol egner sig bedst til Færdselsstyrelsens skrivebordskontrol.

Der vil endvidere være meget store praktiske udfordringer med, at chaufføren inden for rimelig tid efter standsningen af lastbilen kan tilvejebringe dokumentation i form af lønsedler ol.lign. Dette gælder også, selv om der er mulighed for, at dokumentationen kan fremsendes elektronisk til chaufføren fra dennes arbejdsgiver under den igangværende vejsidekontrol.

Kravet vil især ramme mindre vognmænd, der ikke har et stort administrativt set-up, og hvor vognmanden fx selv er chauffør og ude at køre i Europa. Det vil i den situation ikke være muligt for chaufføren, der er stoppet i Danmark, at kontakte sin vognmand og få vedkommende til at fremsende gamle lønsedler inden for rimelig tid, hvis vognmanden selv sidder bag rettet i en last-

bil og er ved at udføre en transport. Det vil ramme danskbaserede transport- og logistikvirksomheder, der benytter sig af sådanne udenlandske samarbejdspartnere på en u hensigtsmæssig måde.

ii. Hvem har pligten – chaufføren og/eller virksomheden? (§ 4, stk. 1, nr. 1)

Der står i § 4, stk. 1, at det er ”chaufføren”, der har ansvaret for at forevise dokumentationen.

Fordi der kun står ”chaufføren”, er det uklart, om bestemmelser også dækker over Færdselsstyrelsens skrivebordskontrol, da det må formodes, at Færdselsstyrelsens i sin skrivebordskontrol er i kontakt med virksomheden og ikke chaufføren. Og i det tilfælde er det i bekendtgørelsen uklart, om virksomheden er forpligtet til at forevise den dokumentation, som styrelsen beder om.

Det bemærkes, at der i loven er henvist til virksomheden, idet der i lovens § 8, stk. 2 står, at ”Enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal efter anmodning give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.”

Det bør fremgå klart af bekendtgørelsen, hvem der er forpligtet til at forevise dokumentationen i hvilke situationer.

iii. Dokumentation for anmeldelse i UTIK-registret (§ 4, stk. 1, nr. 1)

Det påhviler ifølge udkastet til bekendtgørelsen chaufføren at kunne fremvise dokumentation for anmeldelse i UTIK-registret.

Da politiet har direkte adgang til at tjekke, om den pågældende kørsel er registreret i UTIK, bør det ikke være et krav, at chaufføren fremviser dokumentation for anmeldelsen.

Hvis politiet har pligten til at tjekke, om kørslen er anmeldt korrekt, vil det også fjerne risikoen for snyd med dokumentation for anmeldt kørsel.

I så fald pligten tilfalder chaufføren, bør dokumentationen kunne fremvise i både fysisk og elektronisk form.

iv. Lønsedler (§ 4, stk. 1, nr. 3)

I udkastet til bekendtgørelsen fremgår det, at chaufføren skal kunne fremvise lønsedler, eller anden dokumentation med tilsvarende oplysninger, hvor det er muligt at se metoden for udregningen af løn for transporten, for de perioder, hvor chaufføren for den pågældende virksomhed, inden for det seneste år har udført anmeldelsespligtige kørsler i Danmark.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis Færdselsstyrelsen i fx en vejledning om de nye regler nærmere kunne specificere de form- og indholdskrav, der stilles til lønsedlerne. Denne vejledning bør gøres offentlig tilgængelig på flere relevante sprog i god tid inden reglernes ikrafttræden.

Som kravet er udformet i udkastet til bekendtgørelsen, pålægges udenlandske arbejdsgivere et direkte og urimeligt krav om at tilpasse deres lønsedler efter de danske regler.

Tilpasning af lønsedler til de danske krav vil være forbundet med administrative byrder for de udenlandske vognmænd. Danske særregler for udenlandske vognmænd er en barriere for EU's indre marked om arbejdskraftens og varernes fri bevægelighed, som i sidste ende gør det dyrere for det danske samfund, hvilket SLD ikke støtter.

Generelt vil standarden på den dokumentation, der bliver leveret, være afspejlet af den virkelighed og nationale lovgivning, som eksisterer i det land, hvor vognmanden har hjemme. Det kan ikke forventes, at udenlandske virksomheder, som kun delvis driver deres forretning med aktiviteter i andre EU-lande, tilpasser deres ansættelseskontrakter og lønsedler mv. i overensstemmelse med øvrige EU-landes nationale lovgivning.

v. Arbejdstidsopgørelse for chaufføren (§ 4, stk. 1, nr. 4)

Som kravet p.t. er udformet i udkastet til bekendtgørelsen, er det uklart, hvad de nærmere form- og indholdskrav er til arbejdstidsopgørelsen. Også her vil det være hensigtsmæssigt med fx en vejledning fra Færdselsstyrelsen.

Der bør kun stilles krav om dokumentation, der har en positiv merværdi i kontrollen af aflønningskravet, og på det nuværende grundlag er det meget vanskeligt at se, hvad arbejdstidsopgørelsen bidrager med på den front.

Idet aflønningen på danske vilkår alene skal afholdes for den tid, som medgår med den pågældende kørsel, vil Færdselsstyrelsen på baggrund af andre oplysninger kunne estimere, om der er aflønnet for den korrekte tid. Der behøves ikke arbejdstidsopgørelser hertil.

Det bemærkes desuden, at det ikke er gængs praksis for alle virksomheder at udarbejde arbejdstidsopgørelser for de enkelte chauffører, herunder specificeret ud på, hvilket land chaufføren har opholdt sig i og hvilken type kørsel, der er udført.

Der stilles dermed krav om en ny type dokumentation, som vil skulle produceres til formålet, hvilket vil udgøre en stor administrativ byrde. Også af den grund er konklusionen i høringsbrevet om, at bekendtgørelsen ikke har økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, misvisende.

vi. Sprog

Det fremgår ikke af udkastet til bekendtgørelse, på hvilket sprog dokumentationen skal være.

Et krav om, at lønsedler, ansættelseskontrakter og arbejdstidsopgørelser skal kunne fremvises på enten dansk eller engelsk vil ligge oven i de administrative byrder, der allerede er forbundet med, at dokumentationen skal 'produceres'.

Et oversat dokument kan meget let fremstå som uofficielt og uægte. Det øger samtidig risikoen for bevidst snyd. Derfor bør de officielle dokumenter på hjemlandets sprog godtages.

SLD er bekendt med, at der eksisterer forretningsdrivende, der udbyder forskellige tjenester, der kan være behjælpelige med håndteringen af anmeldelse og korrekt dokumentation, herunder ift. sprog. At virksomheder kan tilkøbe sig sådanne tjenester på det europæiske marked, understreger pointen om, at der er betydelige administrative omkostninger forbundet med de nye regler for transportsektoren.

vii. Frist ved pålæg om at indsende oplysninger til Færdselsstyrelsen

Det fremgår af loven⁵, at efterkommer en udenlandsk virksomhed ikke en anmodning om oplysninger, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og at Færdselsstyrelsen kan pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse og indtil pålægget efterkommes.

SLD noterer sig, at denne frist ikke er fastsat i bekendtgørelsen.

Der bør enten i bekendtgørelsen fastsættes eller praktiseres en rimelig tidsfrist, der muliggør fremskaffelse af de efterspurgte oplysninger, idet konsekvens ved ikke at overholde fristen er meget hård i form af daglige tvangsbøder (på 1.500 kr. dagligt).

Sanktionering (§ 5 og 6)

Som nævnt ovenfor, skal SLD henstille til, at der bringes juridisk klarhed omkring, hvem der har det juridiske ansvar for at anmelde kørslen og i sidste ende er genstand for eventuel straf, herunder om der gælder et objektivt ansvar for den juridiske person, der på vegne af andre foretager anmeldelsen.

Afsluttende bemærkninger

i. ANPG

Loven foreskriver, at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel, hvor reglerne om anmeldelse og aflønning er overtrådt⁶. For at sikre en effektiv kontrol og inddrivelse af manglende bødebetalning vil det være hensigtsmæssigt, hvis oplysninger fra Færdselsstyrelsen om de udenlandske køretøjer, der har overtrådt reglerne, kan indgå i politiets ANPG-system. Det vil endvidere være hensigtsmæssigt, hvis andre myndigheders nummerpladescannere - som fx dem der er opsat på Storebælt eller rundt om de fem store byer med miljøzoner – kan bruges ifm. kontrollen.

⁵ § 4, 3 (ny § 8 f).

⁶ § 4, 9 (ny § 10 e).

ii. *Kommunikation*

Det er vigtigt, at udmøntningen af loven, der retter sig mod udenlandske virksomheder, tydeligt og i god tid bliver kommunikeret bredt ud i Europa, således virksomhederne har mulighed for at indrette sig på de nye regler, når de træder i kraft til årsskiftet.

iii. *Erhvervsstyrelsens høring*

I Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse står der intet omkring, at anmeldte oplysninger ikke offentliggøres, eller noget omkring videregivelse af oplysninger mellem offentlige myndigheder.

Derfor undrer det SLD, at der i Erhvervsstyrelsens udkast til bekendtgørelse er en henvisning til Færdselsstyrelsens bekendtgørelse, idet der i § 4 i Erhvervsstyrelsen udkast står følgende:

”Oplysninger som anmeldes efter § 2 offentliggøres ikke, men kan videregives til offentlige myndigheder, jf. bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejden af kombineret transport.”

Med venlig hilsen,

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent