



Transportministeriet

Departementet

10. november 2021

2021-482

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

2. ordførernotat (høringsnotat)

Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international kørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler og udstationering af førere i vejtransporten m.v.)

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international kørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler og udstationering af førere i vejtransporten m.v.) har i perioden fra den 25. juni 2021 til den 18. august 2021 været sendt i høring, og i perioden fra den 6. september 2021 til den 20. september 2021 i supplerende høring hos en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

3F, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Brancheorganisationen af Danske Distributører, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Maskinhandlerforening, Skov- Have og Park forretninger og Maskinleverandørerne, Danske Medier, Danske Speditører, Dansk Industri, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Fagbevægelsens Hovedorganisation, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Mover, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Skatteministeriet

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:



Arbejdstilsynet, ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-OST-, limousine- og sygetransport, Bilbranchen, Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Datatilsynet, Dansk Bilbrancheråd, Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Forbrugerombudsmanden, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Finanssektorens Arbejdsgiverforening (FA), Forenede Danske Motorejere (FDM), Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Politiforbundet

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget:

Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AMU Transport Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen KA, AUTIG – Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, AutoBranchen Danmark, Bilsynsbranchen, Danmarks Naturfredningsforening (DN), Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Agroindustri, Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Standard (DS), Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Regioner, Danske Synsvirksomheder, De Danske Bilimportører, Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Byggeri, Dansk Kørelærer-Union, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dommerfuldmægtigforeningen, Dækbranchen Danmark, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITSDanmark, Kommunernes Landsforening (KL), Kørelæreforeninge, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, , Motorcykel Importør Foreningen (MIF), NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/formanden, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMVdanmark, Sø- og Handelsretten, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport

4. Øvrige høringssvar

Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsspartner, som ikke er angivet på lovforslagets høringssliste:



Guretruck, GRAKOM.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings-svar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets be-mærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene jf. bilag 2.

Det bemærkes indledningsvist, at lovforslaget af høringsparterne overordnet er modtaget positivt, og der er enighed om, at der med Vejpakken sikres fælles europæiske rammevilkår, der er afgørende for et velfungerende transportmarked.

Transportministeriet kan oplyse, at de emner, der i særdeleshed ses at blive berørt i høringssvarene, er følgende:

1. Anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler.
2. Afskaffelse af 11-kg-reglen
3. Hævelse af vægtgrænsen for hvornår varebiler anses for omfattet af tilladelseskrav fra 2.000 kg til 2.500 kg.
4. Udstationeringsreglerne for førere i vejtransportsektoren
5. Omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombine-ret transport
6. Myndighedernes beføjelser til at udføre kontrollbesøg

Henset at alle organisationer ikke har bemærkninger til alle de ovenstående punkter, vil alle emner ikke blive berørt under hver enkelt høringsspart.

Herudover behandles en række andre specifikke bemærkninger, der vil blive gennemgået under de enkelte interesseorganisationer-nes afsnit.

Transportministeriet kan oplyse, at det er et gennemgående tema i de modtagne hørings-svar, at der er stor tilfredshed med, at udkast til ændring af lov om arbejdstid er trukket tilbage med henblik på udformning af en ny model. Når en endelig model forelægges, vil et



nyt lovudkast blive sendt i høring. Det skal i forlængelse heraf bemærkes, at Transportministeriet har modtaget en række hørings svar, der alene har afgivet hørings svar angående lov om arbejdstid. Da arbejdstid ikke behandles i dette høringsnotat, er disse hørings svar ikke medtaget.

Dansk arbejdsgiverforening (DA)

DA udtrykker i sit hørings svar, at DA er overordnet tilfreds med indholdet af EU's vejpakke.

Varebiler

DA anser det for positivt, at vægtgrænsen hæves fra 2.000 til 2.500 kg for den nationale varebilsordning.

11-kg-reglen

DA støtter ikke Transportministeriets forslag om afskaffelse af 11-kg-reglen. Det anføres, at en afskaffelse af 11-kg-reglen vil medføre en udvidelse af godskørselslovens anvendelsesområde, hvorved flere vil være omfattet af kravet om at følge lønniveauet i de kollektive overenskomster for chauffører, hvilket DA ikke kan støtte. Henset til at overenskomstforhold er et område, der reguleres af arbejdsmarkedets parter, er DA principielt imod en udvidelse af godskørselsloven.

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

DA støtter, at der med lovforslaget ikke indføres krav om, at ikke-bilateral international kørsel (såkaldt tredjelandskørsel) skal omfattes af omkostningsniveauet på linje med det, der i dag eksisterer for cabotagekørsel og vejdelen af en kombineret transport. Det anføres, at "tredjelandskørsel" efter DA's vurdering er en egentlig international transport. Regulering af denne type kørsel vil efter DA's opfattelse være en udvidelse af godskørselslovens anvendelsesområde. DA fremhæver i forlængelse heraf, at den model, der regulerer cabotage og kombinerede transport, ikke kan anvendes på "tredjelandskørsel", da det vil kompromittere den danske aftalemodel, såfremt der fastsættes krav ved lov om, at "tredjelandskørsel" skal følge omkostningsniveauet, der gælder for cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport.

DA bemærker afslutningsvist, at der ikke er grundlag for at kræve, at "tredjelandskørsel" i Danmark forudregistreres via informationssystemet for det indre marked (IMI), henset til at kørselstypen ikke er omfattet af omkostningsniveauet, der gælder for cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport.



Transportministeriets bemærkninger

I forhold til 11 kg-reglen og spørgsmålet om at udvide godskørselslovens anvendelsesområde for varebilsvirksomheder herunder at lade flere virksomheder være omfattet af godskørselslovens regler om løn og arbejdsvilkår, skal Transportministeriet bemærke, at der ved en udvidelse af den nationale varebilsordning ikke stilles krav om at følge et specifikt lønniveau. Der er alene krav om at følge de bestemmelser om løn og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Der føre således ikke tilsyn med de enkelte bestemmelser om løn, som det fx er tilfældet for lastbiler, der kører cabotagekørsel eller vejdelen af en kombineret transport.

Det er Transportministeriets vurdering, at ”tredjelandskørsel” ikke kan undtages krav om registrering, da oplysningerne, der skal forudregistreres i IMI, kan være relevante for en række myndigheder. Navnlig vil konkrete oplysninger om, i hvilken periode førerne befinder sig i Danmark, være af særlig relevans.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer.

Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

FH anfører, at det med EU's vejpakke er præciseret, at udstationeringsreglerne tilsigter at finde anvendelse på ”tredjelandskørsel”. Det anføres yderligere, at kørslen er kendetegnet ved, at chaufføren har en højere grad af tilknytning til værtsmedlemsstaten end etableringsmedlemsstaten. FH finder det derfor som en naturlig følge af EU's vejpakke, at ”tredjelandskørsel” skal omfattes af omkostningsniveauet, der gælder på cabotage og vejdelen af kombineret transport.

Endeligt anfører FH, at de henholder sig til 3F Transports høringssvar.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet vurderer, at såfremt ”tredjelandskørsel” skal omfattes af omkostningsniveauet, kræver en fælles indstilling fra arbejdsmarkedets parter. Det vil herefter kræve et grundigt juridisk arbejde at vurdere, om der er gyldig lovhjemmel til at omfatte tredjelandskørsler af omkostningskravet.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.



Danske Medier

11-kg-reglen

Danske Medier anfører overordnet, at varebilsreguleringen fra 2019 er uhensigtsmæssig og en væsentlig årsag til chaufførmangel. 11-kg-reglen bidrager ifølge Danske Medier til, at avisomdeling og distribution af mindre pakker kan foregå, uden at godskørselslovens regler for varebiler finder anvendelse. Danske Medier anfører yderligere, at forslaget rammer borgere på kanten af arbejdsmarkedet, med argumentation om at afskaffelse af 11-kg-reglen vil medføre en skærpelse af kravene til bl.a. uddannelse, der vil afholde personer fra at blive en del af chaufførhvervet og dermed øge manglen på arbejdskraft. Mest væsentligt bemærker Danske Medier, at forslaget vil påvirke medievirksomhederne i særdeleshed. Danske Medier foreslår, at man i stedet for en ophævelse af 11 kg-reglen sikrer korrekt håndhævelse af reglerne for de virksomheder, hvor der er kvalificeret mistanke om systematisk brud på reglerne.

Danske Medier er derfor i sin helhed imod forslaget om afskaffelse af 11-kg-reglen.

Endelig er Danske Medier positivt stemte for forslaget om at hæve vægtgrænsen fra 2.000 til 2.500 kg, der vil medføre større ensartethed mellem de danske regler og EU-regulering på området, samt at det vil udgøre et større incitament til at køre i el-biler og dermed støtte den grønne omstilling. Danske Medier udtrykker skepsis over for forslaget om, at tilladelsen til gods- og buskørsel betinges af, at virksomheden ikke har ikke-personlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Transportministeriets bemærkninger

Det skal hertil bemærkes, at ministeriet er bekendt med reklame- og distributionsbranchens holdning på området. Ministeriet kan herudover også medgive, at 11-kg-reglen i sin tid blev indført for bl.a. at muliggøre distribution af bl.a. aviser, reklamer og mindre pakker uden varebilstilladelse. Transportministeriet bemærker dog, at det af den af Folketinget påkrævede redegørelse af varebilsordningen, der blev publiceret i marts 2021, fremgår, at reglen opleves bevidst omgået, og at reglen er svær at håndhæve i praksis. Det er samtidig Transportministeriets vurdering, at en ændring af vægtgrænsen for varebiler fra 2.000 til 2.500 kg vil muliggøre distribution af gods for fremmed regning i mindre varebiler, hvorved det hermed er muligt f.eks. at distribuere aviser, reklamer, takeaway og mindre pakker i yderområder og i byerne, så længe det foregår i varebiler under 2.500 kg.



Transportministeriet bemærker i forhold til kravet om gæld, at der ikke er tale om et nyt krav, men derimod en sproglig justering, som tilgodeser virksomhederne.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Mover

Mover bemærker, at lovforslaget vil fremme de store transportvirksomheders interesser, og at små vognmandsvirksomheder ikke i ligeså høj grad tilgodeses, herunder navnlig at godskørselslovens krav om løn- og arbejdsvilkår forøger administrationsbyrden samt svækker konkurrenceevnen. *Mover* fraråder, at der bliver stillet krav om løn- og arbejdsvilkår, som det fremgår af godskørselslovens § 6, stk. 3.

11-kg-reglen

Mover kan ikke støtte forslaget om afskaffelse af 11-kg-reglen, der efter deres vurdering vil skabe større byrder for erhvervet og skade konkurrencen. Det fremhæves, at det med reglerne bliver de mindre vognmandsvirksomheder, der bliver ramt. Herudover bemærker *Mover*, at de krav, som varebilsvirksomheder fremover skal opfylde som konsekvens af ophævelsen af 11-kg-reglen, ikke passer til virksomhedens karakter og indhold sammenlignet med mange andre former for virksomhed i Danmark, hvor lignende krav ikke stilles.

Det anføres endeligt, at 11-kg-reglen derudover varetager arbejdsmiljømæssige hensyn, og at en fjernelse af 11 kg-reglen fra godskørselsloven vil udgøre et incitament til at øge stykgodsets vægt.

Transportministeriets bemærkninger

Det skal bemærkes, at en afskaffelse af 11-kg-reglen ikke medfører krav om, at varebiler bliver omfattet af godkørselslovens § 6 stk. 3, men derimod § 6 stk. 4, som stiller mindre krav til løn og arbejdsvilkår, end hvad tilfældet er for tunge køretøjer.

Transportministeriet bemærker endvidere, at 11 kg-reglen har medført ulige konkurrence mellem de virksomheder, der henholdsvis udfører godskørsel for fremmed regning med stykgods over 11 kg og under 11 kg. Det er derfor Transportministeriet opfattelse, at en afskaffelse af 11 kg-reglen vil bidrage til fair og lige konkurrence på området, da alle virksomheder over en given vægtgrænse vil skulle leve op til samme krav om tilladelse uanset stykgodsets vægt.

Transportministeriet bemærker endvidere, at en ophævelse af 11 kg-reglen ikke medfører, at virksomheder bør fravige de krav og



vejledninger, der findes for så vidt angår et sundt og sikkert arbejdsmiljø på arbejdspladsen. Et godt og sundt arbejdsmiljø bør virksomhederne altid sikre uanset et krav om tilladelse.

Transportministeriet vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer og kan henvise til Transportministeriets bemærkninger under Danske Mediers høringssvar for nærmere uddybning.

GRAKOM

Med enslydende argumentation som Mover ovenfor anfører *GRAKOM*, at de ikke kan støtte ændringsforslaget om at ophæve 11 kg-reglen. Det anføres ydermere, at *GRAKOM* ikke kan genkende, at distributører af aviser og reklametryksager leverer stykgods af højere vægtgrænse end 11 kg. Branchen for distribution af reklamer, aviser og lignende er negativt påvirket af mangel på arbejdskraft, hovedsageligt blandt chauffører. Det anføres, at en ophævelse af 11 kg-reglen derfor har dårlig timing, da forslaget vil medføre, at det bliver svære for virksomheder at skaffe chauffører.

GRAKOM anfører, at der også er trafikale hensyn, der bør tages højde for, herunder at tunge motorkøretøjer vil skabe mere trafik, hvorfor en fastholdelse af 11-kg-reglen vil mindske trafikale gener.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet er opmærksomme på manglen på arbejdskraft i chauffør erhvervet, der dog er et generelt beskæftigelsesansliggende, der ikke behandles i dette lovforslag.

For så vidt angår trafikale hensyn vil kravet om tilladelse til kørsel i varebiler forventeligt have en positiv effekt på trafiksikkerheden. Der er efter Transportministeriet vurdering ingen målbar sammenhæng mellem ophævelse af 11-kg-reglen og antallet af tunge køretøjer, som *GRAKOM* anfører. Kravet til varebiler vil fortsat være væsentlige lempeligere i forhold til tunge køretøjer.

Transportministeriet vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer og kan henvise til Transportministeriets bemærkninger under Danske Mediers og Movers høringssvar for nærmere uddybning.

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder

11-kg-reglen

Brancheforeningen anfører, at de ikke støtter en ophævelse af 11-kg-reglen. Det anføres, at kravene til at udføre godstransport i va-



rebiler ikke vil være proportionale henset til, at en varebilstilladelse nærmer sig kravene i en fællesskabstilladelse til lastbiler. Det anføres yderligere, at vægtgrænsen på 11 kg blandt andet blev fastsat med udgangspunkt i Arbejdstilsynet At-vejledning, hvor løft på 11 kg tæt ved kroppen ikke anses for at være sundhedsskadelige. Det bemærkes særligt, at der bør tages højde for selve hovedydelsen, som omdelingen af godset tilsigter.

Det er yderligere Brancheforeningens holdning, at 11-kg-reglen ikke er svær at efterleve i praksis, og at Færdselsstyrelsens vejledning indeholder udførlig eksemplificering af, hvornår man er omfattet af reglen eller ej.

Brancheforeningen anfører, at det vil være til skade for chauffør erhvervet at afskaffe reglen, der vil bidrage til yderligere rekrutteringsproblemer.

Endeligt foreslår Brancheforeningen, at 11-kg-reglen bør kunne afgrænses til bestemte former for godskørsel, og dermed bør kunne opretholdes. Der henvises her til lovgivers oprindelige hensigt om at undtage omdeling af aviser, mindre pakker mm. fra lovens tilladelsesordning.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet bemærker, at tilladelsesordningen for varebiler er langt mere lempelig, end hvad der gælder for motorkøretøjer over 3.500 kg, hvor der stilles krav om, at vognmænd skal leve op til fællesskabsrettens krav til udførelse af godserhvervet.

Transportministeriet bemærker endvidere, at en ophævelse af 11 kg-reglen ikke medfører, at virksomheder bør fravige de krav og vejledninger, der findes for så vidt angår et sundt og sikkert arbejdsmiljø på arbejdspladsen.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det er håndhævelsesmyndighederne (politiet), der selv har givet udtryk for, at reglen er svær at håndhæve i praksis, hvilket blandt andet skyldes vanskeligheder i forhold til fortolkningen og vurderingen af, hvornår godset er omfattet af reglerne om godskørsel i varebiler. Herudover opleves reglen omgået. Dette fremgår også af den varebilsredegørelse, der blev publiceret i marts 2021.

Transportministeriet vurderer, at høringsvaret ikke giver anledning til ændringer, og kan henvise til Transportministeriets bemærkninger under Danske Mediers, Movers og GRAKOM's høringsvar for nærmere uddybning.



DTL's hørings svar

11-kg-reglen

DTL udtrykker stor tilfredshed med, at 11-kg-reglen foreslås ophævet. DTL anfører, at en afskaffelse af reglen vil medføre sundere konkurrencevilkår og bidrage til et bedre vognmandserhverv.

Varebilsområdet

DTL udtrykker, at vægtgrænsen, der forhøjes til 2.500 kg, er et acceptabelt kompromis, under betingelse af at 11-kg-reglen samtidig ophæves. DTL fremhæver i første hørings svar af 18. august 2021, at det af varebilsreguleringen fremgår, at udlejning/udlån af tilladelser til varebiler ikke er forbudt, men for tilladelser til køretøjer over 3.500 kg gælder et forbud. Det anføres af DTL, at dette bør justeres.

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

DTL mener, at "tredjelandskørsel" bør omfattes af det omkostningsniveau, der gælder for cabotagekørsel og den indledende og afsluttende vejdel af kombineret transport. DTL henviser i forlængelse heraf til den såkaldte "Padborgsag", hvor der blev udført "tredjelandskørsel".

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet kan for så vidt angår regler om udstationering henviser til de ovenfor afgivne bemærkninger vedrørende ministeriets vurdering af spørgsmålet om at omfatte "tredjelandskørsel" af omkostningsniveauet. For så vidt angår forslag om ændring af vægtgrænsen for varebiler kan Transportministeriet ligeledes henviser til de ovenfor angivne bemærkninger. For så vidt angår differentieringen mellem udlejning af varebiler og motorkøretøjer over 3.500 ton skal Transportministeriet oplyse, at der iværksættes en særskilt vurdering heraf. Transportministeriet vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer.

DI og ATL – Transportens Arbejdsgiver's hørings svar

DI og ATL støtter overordnet set, at de danske regler bliver tilpasset EU-reguleringen, således at danske transportvirksomheder bliver mødt med ens regler i hele EU.

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

DI ønsker, at det præciseres i lovtæksten, at reglerne kun vedrører udstationering af ansatte chauffører og ikke selvstændigt erhvervs-



drivende. Ydermere udtrykker DI og ATL tilfredshed med, at anmeldelsespligten fremover kun skal registreres i det fælles europæiske IMI-register. Ligeledes er der givet positiv tilkendegivelse om, at der skal indsendes periodevise udstationeringserklæringer frem for én udstationeringserklæring for hver eneste tur, der køres. DI fremfører yderligere, at kun de kørsler, der er omfattet af de nationale regler om fastsættelse af et omkostningsniveau, bør være omfattet af registreringspligten i IMI. DI og ATL bemærker herudover, at man i øvrigt henholder sig til DA's høringssvar.

Varebilsområdet

DI og ATL støtter, at vægtgrænsen hæves fra 2.000 til 2.500 kg. Det fremføres i forlængelse heraf, at en fællesskabstilladelse til godskørsel med varebiler også burde give adgang til national godskørsel med varebiler, så de vognmænd, der både kører national og international kørsel, ikke skal have to forskellige tilladelser.

11-kg-reglen

DI henviser til sit høringssvar af 9. marts 2018, hvor DI udtrykker at man ikke støttede indførelse af 11-kg-reglen med argumentation om, at reglen er svær at håndhæve. DI og ATL udtrykker, at de dog principielt er imod, at anvendelsesområdet i godskørselsloven udvides, da flere varebilsvirksomheder herved vil være underlagt godskørselslovens krav om omkostningsniveau. En udvidelse af reglerne bør komme efter en fælles anbefaling fra arbejdsmarkedets parter, hvorfor DI og ATL ikke støtter en afskaffelse af 11-kg-reglen i den form, som det fremgår af lovforslaget.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet har som følge af lovforslagets første høringrunde af 25. juni 2021 taget DI's bemærkninger om præcisering af udstationeringsreglerne til efterretning. Transportministeriet skal herudover bemærke, at det i en række af høringssvarene er anført, at der ønskes præcisering af udstationeringsreglerne. Transportministeriet har foretaget visse lovtekniske rettelser og præciseringer, med henblik på at skabe mere klarhed over reglerne om udstationering.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger i den supplerende høring, at kun ansatte, og ikke selvstændigt erhvervsdrivende, er omfattet af udstationeringsreglerne. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at der er foretaget de fornødne tilrettelser, og at lovforslaget herefter er klart og forståeligt.

Transportministeriet kan oplyse, at DI og ATL's bemærkninger om at kun de kørsler, der er omfattet af omkostningsniveauet, bør være omfattet af registreringspligten, ud fra en juridisk vurdering



ikke kan imødekommes, da det følger af det sektorspecifikke udstationeringsdirektiv 2020/1057, at de tre anførte kørselstyper skal indberettes. Det medgives, at indgivelse af udstationeringserklæringen i særdeleshed er vigtigt på de typer af kørsler, der omfattes af omkostningsniveauet. Det skal dog pointeres, at andre myndigheder ligeledes har brug for de informationer, der vil fremgå i IMI, hvorfor registreringen ligeledes omfatter ”tredjelandskørsel”.

Transportministeriet bemærker i forhold til DI og ATL's bemærkninger om, at en varebilstilladelse til international transport også skal gælde for national transport, at tilladelseskravene til henholdsvis national og international transport i varebil differentierer. Herudover er den nationale varebilstilladelse, i modsætning til den internationale, gebyrpålagt. Transportministeriet vurderer dog, at et velfungerende administrativ set-up hos Færdselsstyrelsen vil kunne bidrage til at lette de erhvervsmæssige udfordringer, som branchen vil kunne opleve i forbindelse med ansøgning om tilladelse til godskørsel. Transportministeriet vurderer herudover, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer

ITD og ITD arbejdsgivers høringssvar

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver har afgivet et fælles høringssvar, der vedrører fem af lovforslagets punkter.

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

ITD fremhæver, at man fra dansk side har valgt at indføre omkostningsniveauet med hjemmel i udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public (artikel 3, stk. 10). ITD finder hjemmelsgrundlaget særdeles betænkeligt. De fremfører endvidere, at konsekvensen er, at man ikke har indført en arbejdstagerrettighed, men i stedet har indført et offentligretligt krav om aflønning i henhold til et bestemt omkostningsniveau, som virksomheder skal følge.

Det er ITD's vurdering, at omkostningsniveauet i udstationeringsloven ikke kan videreføres i den nuværende form, da det ikke er muligt at anvende udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public på den måde, som det fremgår af lovforslaget.

ITD anfører yderligere, at det i lovforslaget fremstår uklart, hvornår en fører er udstationeret, samt om der i nogle kørselssituationer kan opstå tilfælde, hvor en kombineret transport kan give anledning til spørgsmål om, hvorvidt der vil indtræde krav om, at der skal følges et særligt omkostningsniveau. Det anføres ligeledes, at



der er usikkerhed om, hvilke krav operatørerne er underlagt, da der vil fastsættes bestemmer på bekendtgørelsesniveau.

11-kg-reglen

Der er opbakning til forslaget om fjernelse af 11-kg-reglen, som ITD mener vil skabe en mere lige konkurrencesituation mellem de forskellige former for motorkøretøjer.

Transportministeriets bemærkninger

I forhold til omkostningsniveauet og ordre public bestemmelsen skal det anføres, at det tidligere har været debatteret under processen med vejpakken tilblivelse. Transportministeriet har under processen involveret relevante ministerier i hjemmelsvurderingen for kravet om at følge et omkostningsniveau. Det er Transportministeriet opfattelse, at betingelserne for at anvende ordre public (udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10) er opfyldt.

Det skal tilføjes, at Transportministeriet ved evaluering af reglerne i 2023 vil se nærmere på det gældende hjemmelsgrundlag.

Dansk Erhverv (DE)

DE anfører, at der som følge af Vejpakken justeres i lovgivningen på vejtransportområdet, herunder bl.a. vedrørende tilladelse til at udøve erhvervet, og i bestemmelserne om tilbagekaldelse af tilladelser. DE bemærker, at man kun støtter ændringerne i det omfang, de følger som konsekvensrettelser af Vejpakken. Det fremhæves i den forbindelse, at myndighedernes kontrolmuligheder, herunder muligheden for at der kan foretages kontrolbesøg i en virksomheds lokaler, skal være proportionale og kun iværksættes i særlige tilfælde, da denne beføjelse er indgribende.

Udlån af chauffører

Det anføres, at det vil udgøre en forskelsbehandling, hvis der ikke i loven gives hjemmel til, at det ligeledes vil være muligt at udleje chauffører til virksomheder, der udfører international varebilskørsel.

Firmakørsel

DE har henledt Transportministeriets opmærksomhed på en lovteknisk fejl, hvor der i stedet for godskørselslovens § 6a stk. 2, rettelig bør henvises til § 6a, stk. 3.

Varebilsområdet

DE anfører, at fællesskabstilladelsen til international varebiltransport efter EU-reglerne også bør give adgang til national kørsel med varebil.



For så vidt angår ændringerne af den nationale varebilsordning henviser DE til DA's høringssvar.

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

Det understreges af DE, at kravene til såvel virksomheder som chauffører ikke må gå videre end, hvad EU-reglerne tilsigter for så vidt angår de administrative krav og kontrolforanstaltninger på udstationeringsområdet. DE medgiver, at de er enige i flere af lovforslagets bemærkninger.

Det er DE's holdning, at reglerne om de administrative krav og kontrolforanstaltninger alene skal finde anvendelse på cabotagekørsel og vejdel af kombineret transport, som det ligeledes er fremhævet af DI. Det bemærkes videre, at der i forbindelse med informationssystemet IMI bør ske en tæt inddragelse af branchen med henblik på at sikre, at udviklingen af systemet forløber gnidningsfrit, samt at der bør være mulighed for, at registreringerne i systemet kan være periodiske. Endeligt opfordres der til, at håndhævelsen af anmeldelsespligten bør starte med en vejledende periode.

DE anfører, at der kort bør redegøres 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.

DE har anført, at det i lovforslaget bør tilrettes, at kombineret transport alene gælder for godstransport og ikke bustransport.

Sanktioner

DE bemærker, at man er imod enhver form for udvidelse af de eksisterende straffbestemmelers indhold.

Selvstændige vognmænd

Det anføres, at lovforslagets forslag til ændringer vedrører arbejdstid for selvstændige vognmæng bør tages ud som en naturlig følge af, at lovforslagets del vedrørende arbejdstid for lønmodtagere ligeledes er taget ud af forslaget.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet kan for så vidt angår udstationeringsreglerne, herunder krav om registrering, henviser til Transportministeriets bemærkninger til DI og ATL's høringssvar på side 11. bemærkninger, der er givet til de pågældende emner ovenfor i dette høringssvar.



Af direktiv 2020/1057 fremgår der ikke en angivelse af vægtgrænserne for motorkøretøjer, og dermed skal der ikke forekomme implementering af dette i national ret. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det ikke giver anledning til at fastsætte en nedre vægtgrænse i lovforslaget. Transportministeriet vil op mod fremsættelsen af den resterende del af lovforslaget undersøge, om der skal angives en nedre vægtgrænse; enten ved lov eller på bekendtgørelsesniveau.

Transportministeriet finder ikke, at lovforslaget går ud over, hvad der er nødvendigt for så vidt angår fastsættelsen af sanktioner.

For så vidt angår bemærkningen om, at det i lovforslaget bør tilrettes, at kombineret transport alene gælder for godstransport og ikke bustransport, kan Transportministeriet oplyse, at dette er efterkommet og tilrettet i lovforslaget. Hvad angår bemærkningen om at foretage ændringer i godskørselslovens § 6a, stk. 3, kan Transportministeriet oplyse, at der er foretaget en generel ordlydsændring af firmakørselsbestemmelsen, samt at der i lovforslagets bemærkninger henvises til den korrekte bestemmelse. Det skal endeligt bemærkes, at der kan henvises til Transportministeriets bemærkninger under DI og ATL's hørings svar, for så vidt angår national og international tilladelse til at køre med varebil.

SLD

SLD har på de fleste af lovforslagets områder afgivet et enslydende hørings svar med DE. Dette er dog med undtagelse af det nationale varebilsområde, som SLD ikke har haft bemærkninger til.

På den baggrund henvises der til gennemgangen af DE's hørings svar ovenfor samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

3F Transport

11-kg-reglen

3F Transport ser positivt på forslaget om afskaffelse af 11-kg-reglen.

Tilladelsesordning

3F Transport støtter op om de foreslåede ændringer, hvad angår betingelserne for udstedelse af tilladelser og satsen på 50.000 kr. i offentlig gæld.



Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

3F Transport fremhæver, at de ikke støtter op om, at lovforslaget alene omfatter chauffører, der udfører cabotagekørsel og den indledende og afsluttende vejstrækning af en kombineret transport, da EU's lex specialis (udstationeringsdirektivet) omfatter såkaldt "tredjelandskørsel". 3F Transport gør endvidere opmærksom på, at det med Folketingets vedtagelse (V5 om udenlandske chauffører i Europa) var hensigten, at "tredjelandskørsel" skulle reguleres på samme måde som cabotagekørsel og kombineret transport og refererer i forbindelse hermed til Padborg-sagen, som netop omfattede denne type af kørsler.

Det er i særdeleshed fremhævet i 3F Transports høringssvar, at "tredjelandskørsel" bør omfattes af det omkostningsniveau, som gælder for cabotagekørsel og vejdelene af kombineret transport. 3F Transport opfordrer på den baggrund kraftigt til, at "tredjelandskørsel" omfattes af omkostningsniveauet, og at denne kørselstype bliver underlagt samme kontrolindsats.

3F har i tillæg til deres høringssvar vedlagt et notat, der omhandler samspillet mellem udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet direktiv 2014/67/EU.

3F Transport opfordrer til, at varebilsområdet skal følge de samme regler om krav om omkostningsniveau, der gælder for de tunge transportere. Varebilerne bør ifølge 3F Transport dermed underlægges samme kontrol og håndhævelse, der gælder for lastbiler i såvel Danmark som ved grænseoverskridende transport. 3F Transport medgiver, at varebilsområdet på nuværende tidspunkt ikke udgør et stort nationalt problem på transportmarkedet, men at transportmarkederne i Tyskland, Frankrig og Benelux-landene oplever store udfordringer, som også forventes vil gøre sig gældende nationalt i Danmark, hvor der sker en stigning i anvendelsen af varebiler til godskørsel.

Øvrige bemærkninger

3F Transport fremfører ydermere at de afsatte økonomiske midler næppe er tilstrækkelige, og at de bør suppleres med mindst 5 mio. kr., såfremt der sker en inddragelse af varebiler og tredjelandskørsel i lovens dækningsområde.

Transportministeriets bemærkninger

Håndhævelsesdirektivet vurderes ikke at være gældende for de danske regler om omkostningsniveau, hvorfor der ikke ses nogen



national forpligtelse til at omfatte ”tredjelandskørsel” af omkostningsniveauet. Hvilke kørselstyper, der omfattes tilsynet med omkostningsniveauet, beror på en identificering af, hvorvidt kørslen er i direkte konkurrence med national kørsel. Transportministeriet kan henvise til betækningsarbejdet i Udvalget om Sikring af Ordrede Forhold på Vejtransportområdet, hvor samspillet mellem udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet blev undersøgt. Her blev det vurderet, at de danske regler for omkostningsniveau ikke er underlagt håndhævelsesdirektivet.

Transportministeriet skal endeligt bemærke, at man ikke er afvisende for at udvide reglerne om omkostningsniveauet til at omfatte ”tredjelandskørsel”. Henset til den danske model er det dog Transportministeriets vurdering, at en udvidelse bør komme på baggrund af en fælles indstilling fra FH og DA, som det også var tilfældet for cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport. Det vil herefter kræve et grundigt juridisk arbejde at vurdere, om der er gyldig lovhjemmel til at omfatte tredjelandskørsler af omkostningskravet.

Det vurderes, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer.

Dansk Maskinhandlerforening, Skov- Have og Park forretninger og Maskinleverandørerne

Brancheforeningerne ”Dansk Maskinhandlerforening”, ”Skov- Have og Park forretninger” og ”Maskinleverandørerne” har anført, at der bør foretages ordlydsændringer i lovens § 1 stk. 5, der bliver til stk. 6, som regulerer firmakørsel.

Nærmere præciseret anføres det, at formuleringen ”at have henblik på” sprogligt kan forstås som værende i fremtiden. Det er fremhævet som et væsentligt ønske, at der skal foretages ændringer i lovteksten til at omfatte kørsel *til* og *fra* virksomheden. Denne opfordring kommer på baggrund af, at denne del af branchen har oplevet standsning af køretøjer, hvor myndighederne ikke mente, at transporten var lovlig. Det anføres, at ordlyden i lovforslaget alene tillader transport væk fra virksomheden, og det er mindst lige så nødvendigt, at loven utvivlsomt hjemler, at produkterne også kan komme til værkstedet i de pågældende virksomheder, så disse kan blive produceret, bearbejdet eller repareret.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet kan oplyse, at godskørselslovens § 1 stk. 5, der bliver til stk. 6, defineres i overensstemmelse med artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Da den nuværende definition af firmakørsel fortolkes i overensstemmelse med forordningens definition, er der tale om en videreførelse af gældende ret. Det



følger af forordningens bemærkninger, at transport af gods med motorkøretøjer ikke kræver en fællesskabstilladelse, og fritages for enhver form for transporttilladelse, hvis en række krav er opfyldt. Transportministeriets kan henvise til forordningens bemærkninger, der præciserer de kumulative krav.

Det vurderes, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer.

Rigsadvokaten

Rigsadvokaten fremfører, at Færdselsstyrelsen med fordel vil kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet at gennemføre kontrol med anmeldelsespligten.

De oplyser, at det ved politiets vejsidekontrol kan volde vanskeligheder at kontrollere, om en virksomhed tidligere har vedtaget et administrativt bødeforelæg for overtrædelse af § 6 d, stk. 1, således at en eventuel bøde skal hæves i anden gangstifælde, da et sådant vedtaget administrativt bødeforelæg ikke umiddelbart vil fremgå af Kriminalregisteret (KR) efter de nugældende regler i bekendtgørelsen om Kriminalregisteret.

Slutteligt anføres det, at det kan overvejes om man i forbindelse med nærværende lovændring, om § 17, stk. 1, nr. 4, bør ændre at der tillige henvises til § 6 a, stk. 2 og 3, og så der dermed igen kan straffes for udlejning af chauffører til kørsel i tunge køretøjer uden tilladelse hertil.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet forstår hovedsageligt Rigsadvokatens bemærkninger som praktisk vejledning og fortolkningsmæssige bidrag. Transportministeriet har taget Rigsadvokatens bemærkninger til efterretning.

Danske Speditører (DASP)

Udstationering og omkostningsniveauet for førere, der udfører cabotagekørsel eller den indledende eller afsluttende vejdel af kombineret transport

DASP fremhæver, at begrebet ”sædvanligvis” i forbindelse med definitionen i bestemmelsen af hvorvidt chauffører, der udfører gods-transport anses for udstationeret er for ukonkret og leder til forvirring. Ydermere fremføres det, at lovforslaget hjemler en undtagelse til en udstationeringssituation ved bilaterale transporter (undtagelsen forudsætter, at chaufføren manuelt registrerer oplysninger om grænsepassage, og at undtagelsen kun finder sted indtil den dato, hvorfra intelligente takografer skal være påmonteret i køretøjer),



der ifølge DASP betyder, at retten til undtagelsen begrænses for enkelte virksomheder med en skævvridning af konkurrencen til følge grundet takografkravet.

DASP støtter, at omkostningsniveauet ikke omfatter ”tredjelandskørsel”, da det medvirker til en ensartet konkurrence på tværs af EU, samt en mere klar forståelse af hvornår der således er tale om udstationering.

Det fremhæves dog, at en præcisering af aflønningskravet, jf. § 6 e, herunder hvordan lønnen nærmere skal beregnes, er ønskelig. DSAP har i forlængelse heraf oplistet en række scenarier, hvor de gerne ser, at loven afdækker, hvordan aflønning skal beregnes under eksempelvis hvil om natten. De efterlyser en generel præcisering af omkostningsniveauet.

Cabotage

DASP fremfører, at det vil have negative konsekvenser for den grønne omstilling og dermed stride imod EU's generelle klimapolitik at anvende cabotagereglerne på vejdelene af kombineret transport.

Karensperiode i forbindelse med cabotagekørsel

Endeligt anføres det, at karensperioden på de fire dage bør præciseres, særligt i forhold til hvornår en karensperiode tæller fra, samt hvordan beregningen nærmere skal foretages.

Transportministeriets bemærkninger

I forhold til det anførte om cabotage er det Transportministeriets vurdering, at cabotagereglerne vil kunne anvendes på vejdelene af kombineret transport. Vurderingen er, at anvendelsen af cabotagereglerne på vejdelene af en kombineret transport vil sikre ensartede regler for rent nationale transportere og dermed forhindre, at reglerne om kombineret transport udnyttes som et reelt smuthul med henblik på at udøve systematisk cabotage. Transportministeriet skal bemærke, at dette ikke vurderes til at omhandle nærværende lovforslag, men i stedet den nuværende praksis fra politi og domstole.

I forhold til udstationering finder Transportministeriet, at undtagelsesbestemmelsen i udstationeringsreglerne ses at følge direktivet, hvorfor en ændring som foreslået vil stride mod EU-retten. Det vurderes derfor, at bestemmelsen ikke bør ændres, da den blot afspejler, hvad der vil være gældende ret i alle medlemsstater.



Transportministeriet finder videre, at det vil være særdeles vanskeligt at foretage en udtømmende opstilling i loven af, hvordan lønnen skal beregnes. Transportministeriet vil henlede opmærksomheden på, at loven i det generelle vil blive udspecificeret mere på bekendtgørelsesniveau.

Guretruck

Det anbefales af Guretruck, at branchen i god tid gøres bekendt med systemet.

Lovtekniske bemærkninger

Det foreslås, at der benyttes en anden terminologi end „fragtførere“ i lovens kapiteloverskrift. Der henvises her til, at der blandt andet i CMR-loven anvendes begrebet fragtfører om den *virksomhed*, som udfører en transport af gods. Det anføres yderligere, at supplerende aktiviteter i henhold til udstationering bør præciseres, og at lovens § 6 g bør tilrettes.

Selvstændige

Guretruck bemærker, at der blandt myndighederne hersker usikkerhed om, hvordan begrebet ”selvstændige” skal fortolkes.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet kan henvise til de ovenfor afgivne bemærkninger på s. 11-12 i dette høringsnotat, vedrørende udstationering, hvor der er foretaget visse lovtekniske rettelser og præciseringer, med henblik på at skabe mere klarhed over reglerne om udstationering.

Transportministeriet har taget den foreslåede ændring til kapiteloverskriften til efterretning, hvorfor det fremgår nu i kapiteloverskriften „Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer ved transport af gods i Danmark“.

Transportministeriet vil med Færdselsstyrelsen aftale en vejledningsperiode, som vil bidrage til en mere gnidningsfri indkøringsperiode for branchen, når de nye regler træder i kraft. Guretruck har endeligt haft bemærkninger om anmeldelsesperiode for kørsler, og Transportministeriet kan oplyse, at dette vil blive nærmere præciseret i enten vejledninger eller på bekendtgørelsesniveau.

For så vidt angår bemærkningerne til begrebet ”selvstændige” finder Transportministeriet, at nærværende lovforslag ikke giver anledning eller egner sig til fortolkningsmæssig stillingtagen til begrebet ”selvstændige”.



Dansk Person Transport (DPT)

Buscabotage

DPT anfører, at det danske marked for turistikørsel oplever unfair konkurrence, hvor en stor andel af de jobs der eksisterer i turistbuskørslen tabes til udenlandske busvirksomheder, som kører cabotage i Danmark.

DPT anfører, at man til fulde støtter de gældende regler om registreringspligt for buscabotage. DPT bemærker dog, at lovforslaget giver anledning til bekymring, hvis ikke de nuværende oplysnings- og dokumentationskrav videreføres. Navnlige kravet om fremvisning af lønsedler og dokumentation for lønudbetaling ved vejsidekontrol fremhæves af DPT som noget, der bør fastholdes.

Det er DPT's bekymring, at kontrolmulighederne for myndighederne vil svækkes, da kontrollen fremover hovedsageligt vil foregå som en skrivebordskontrol frem for vejsidekontrol.

Endeligt bemærker DPT, at der bør iværksættes brug af politiets og Sund&Bælts nummerpladescannere i bestræbelsen efter at kontrollere, at turistbusser i Danmark lever op til reglerne.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet skal bemærke, at det med direktiv 2020/1057 er gjort op i hvilken form medlemsstaterne kan foretage kontrol af, at vognmændene følger det gældende omkostningsniveauet. Fastsættelse af nationale særregler vil derfor ikke være i overensstemmelse med EU-retten, da formålet blandt andet er sikre en større ensartethed med kontrollen på tværs af medlemslandene.

Transportministeriet er bekendt med DPT's ønske om anvendelse af nummerpladegenkendelse. Det falder dog uden for dette lovforslag, hvorfor der ikke kommenteres yderligere herpå.

På den baggrund finder Transportministeriet, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer.

PostNord

PostNord har tilkendegivet stor tilfredshed med lovforslaget.

11 kg-reglen

PostNord støtter forslaget om at ophæve 11 kg-reglen, da PostNord ser det som et problem, at politiet ikke kan håndhæve reglerne. PostNord finder det positivt, at den skævvridning, som 11 kg-reglen



medfører, ændres, således at der er ens konkurrence vilkår for alle, der distribuerer pakker mm. PostNord hilser endvidere forslaget om ændring af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg velkommen, da det er med til skabe større balance i varebilsreguleringen. PostNord ønsker en så effektiv og gnidningsfri regulering i mindre befolkende områder samt byer som mulig. I den henseende anerkender PostNord, at denne opgave kan løftes lettere ved også at tillade tilladelsesfri levering.

Transportministeriets bemærkninger

Det vurderes, at høringsvaret ikke giver anledning til ændringer i lovforslaget.

Skatteministeriet

Skatteministeriet henholder sig til Motorstyrelsen og Udviklings- og Forenklingsstyrelsen bemærkninger om at afskaffelse af 11-kg-reglen og en hævelse af vægtgrænsen, vil medføre behov for ændringer i motorregisteret, og herunder at en potentiel overgangsordning kan resultere i øgede omkostninger.

Gældsstyrelsen har bemærkninger til de begreber, der fremgår i lovforslaget, herunder f.eks. at det ikke præciseres nærmere, hvad "ikke personlig gæld" dækker over.

Transportministeriets bemærkninger

Det er Transportministeriets vurdering, at høringsvaret alene skilddrer praktiske udfordringer, der ikke giver anledning til ændringer i lovforslaget.