



Færdselsstyrelsen

RAPPORT OM FÆRDSELSSTYRELSENS TILSYN MED ERHVERVSTRANSPORT



Indhold

Indledning	1
Generelt tilsyn med fællesskabstilladelser	1
1. Praksis	1
1.1 Sanktioner	2
2. Udtagelse til tilsyn	3
2.1 Stikprøvekontrol	3
2.2 Risikobaseret tilsyn	3
3. Afsluttede tilsyn	3
3.1 Sagsbehandlingstid	4
Udenlandsk lønvilkår	5
4. Praksis	6
5. Udtagelse til tilsyn	6
5.1 Stikprøvekontrol	6
5.2 Vejsidekontrol	7
5.3 Risikobaseret tilsyn på baggrund af indberetninger fra politiet	7
6. Afsluttede tilsyn	7
6.1 Henlagte sager	8
6.2 Afsluttede tilsyn baseret på vejsidekontroller	9
6.3 Sagsbehandlingstid	10

Indledning

Færdselsstyrelsen har, i forbindelse med sin tilsynsforpligtelse for erhvervstransport, udarbejdet denne rapport, for at præsentere relevant data om vores tilsynsindsats. Rapporten er opdelt i to dele:

1. Færdselsstyrelsens generelle tilsyn med fællesskabstilladelser.
2. Færdselsstyrelsens tilsyn med udenlandske vognmænd, der har udstationeret chauffører i Danmark.

For **det generelle tilsyn** indeholder rapporten alene oplysninger om Færdselsstyrelsens tilsynsforpligtelser efter Europa-Parlamentet og Rådets forordning Nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 vedrørende fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, lov nr. 327 af 23. marts 2024 om godskørsel (herefter godskørselsloven), samt bekendtgørelse nr. 1395 af 29. november 2023 om godskørsel.

På det **internationale område** omfatter rapporten tilsynsforpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren, samt bekendtgørelse nr. 216 af 1. marts 2024 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport.

Generelt tilsyn med fællesskabstilladelser

En virksomhed der ønsker at udføre international godskørsel eller national godskørsel med varebil for fremmed regning, skal være i besiddelse af en fællesskabstilladelse. Som indehaver af en fællesskabstilladelse til godskørsel skal transportvirksomheden i hele gyldighedsperioden opfylde kravene til opnåelse af fællesskabstilladelsen.

1. Praksis

Færdselsstyrelsen fører løbende tilsyn med, at betingelserne for opretholdelse af tilladelser i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1-3, fortsat er til stede, jf. § 27, stk. 1 i bekendtgørelse om godskørsel.

Vi fører tilsyn med følgende forhold:

Objektive krav

- Økonomi
 - Om virksomheden har tilstrækkelige midler i form af egenkapital eller lignende.
 - Om virksomheden og dennes transportleder har ikke personlig forfalden gæld til det offentlige.
- International kørsel
 - Om virksomheden har køretøjer.
 - Om køretøjerne vender tilbage til Danmark max hver 8 uge.
 - Om virksomheden er momsregistreret.
 - Om virksomheden har en tilstrækkelig driftscentral i Danmark.

Subjektive krav

- Løn- og arbejdsvilkår.
- Vandel – herunder straf og konkurser for virksomheden, transportlederen og evt. administrerende direktør(er).

Vil I vide mere? Se følgende link: ["Tilsyn med fællesskabstilladelse til godskørsel"](#).

1.1 Sanktioner

1.1.1 Objektive krav

Hvis en virksomhed eller dennes transportleder overtræder de objektive krav og ikke retter op på det indenfor fristerne, vil dette medføre en tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelse til godskørsel for fremmed regning inkl. bekræftede kopier eller tilbagekaldelse af transportlederens godkendelse.

1.1.2 Subjektive krav

Hvis vi ved et tilsyn vurderer, at en virksomhed eller dennes transportleder har overtrådt de subjektive kriterier, og vi på baggrund af overtrædelsernes karakter og omfang vurderer, at der bør gives en sanktion, vil det være en af følgende sanktionsmuligheder:

- Tildeling af advarsel
- Tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelse til godskørsel for fremmed regning inkl. bekræftede kopier eller

- Tilbagekaldelse af godkendelsen som transportleder.

Der gives en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. En advarsel vil således angive, at fremtidige overtrædelser kan føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen.

En tilladelse kan tilbagekaldes uden forudgående advarsel, hvis indehaveren af en tilladelse i forbindelse med erhvervet gentagne gange eller groft har overtrådt bestemmelser, som fremgår i godskørselslovens § 12, stk. 1, herunder reglerne om beskyttelse af dyr under transport, menneskesmugling, narkotika mm. I disse tilfælde kan det vurderes, at en virksomhed ikke længere ville kunne udøve sit erhverv forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

2. Udtagelse til tilsyn

Færdselsstyrelsen opretter hvert år cirka 650 tilsyn fordelt på ca. 500 tilsyn med bus- og godstransport, hvoraf størstedelen er tilsyn med godstransport og ca. 150 tilsyn med varebiltransport. Denne rapport tager dog kun udgangspunkt i gods- og bustransport.

2.1 Stikprøvekontrol

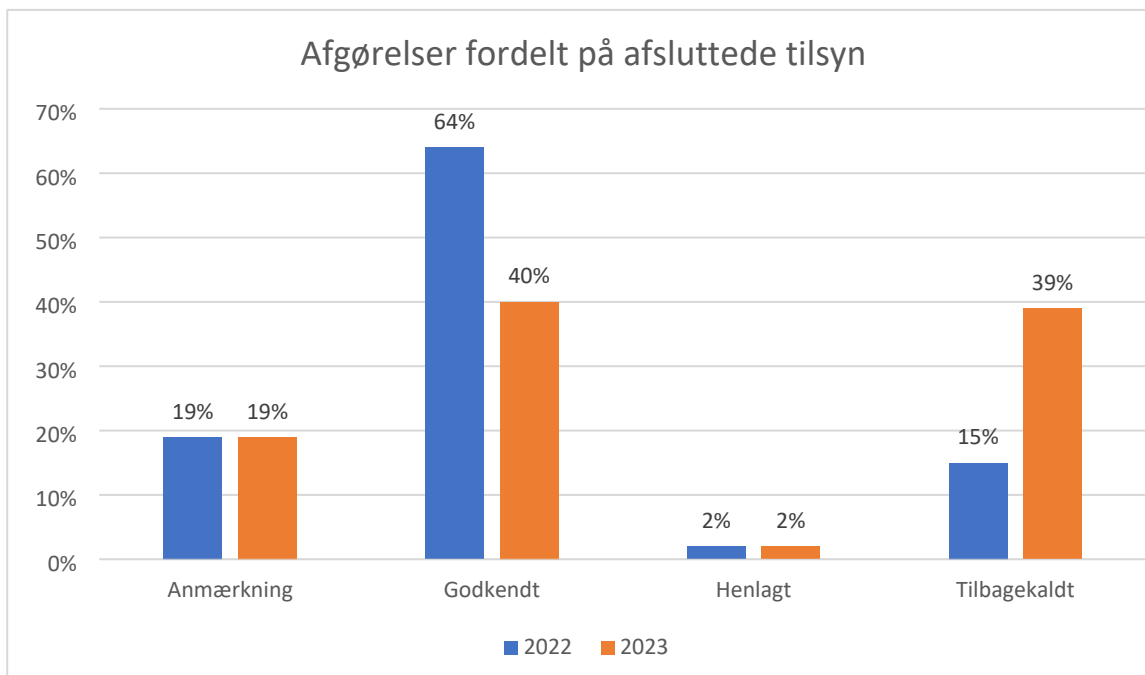
Transportvirksomhederne udtages til et administrativt tilsyn på baggrund af forskellige kriterier. Nogle virksomheder bliver udtaget på baggrund af en stikprøvekontrol baseret blandt andet på tilladelsernes udløbstid.

2.2 Risikobaseret tilsyn

Størstedelen af vores administrative tilsyn sker på baggrund af en risikobaseret tilsynsstrategi. Det risikobaserede tilsyn er en tilsynsmodel, der skal medvirke til at målrette tilsynsaktiviteterne mod de virksomheder, hvor der er størst risiko for at reglerne overtrædes. Denne tilgang er fastsat ved Europa-Parlamentet og Rådets direktiv nr. 2006-22 og forordning nr. 1071/2009. Ved Europa-Parlamentet og Rådets direktiv nr. 2006-22 artikel 9 er fastsat, at alle medlemsstater skal indføre et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller (EØF) nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået. Direktivet og forordningen fastsætter ligeledes, at virksomheder i en høj risikoklasse skal kontrolleres grundigere og hyppigere.

3. Afsluttede tilsyn

Færdselsstyrelsen har indsamlet og sammenlignet data fra 2022 og 2023 angående vores antal afsluttede tilsyn med fællesskabstilladelser.

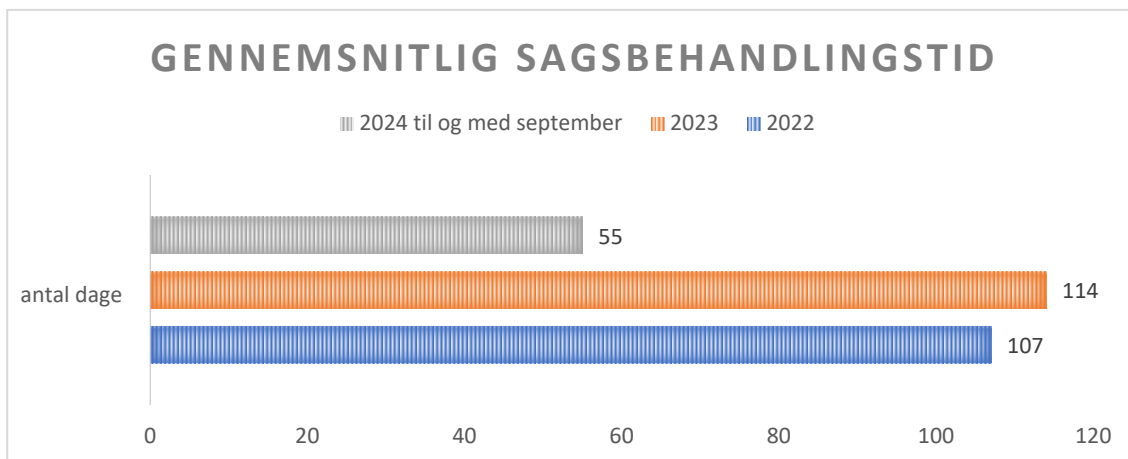


Kilde: Færdselsstyrelsen

Diagrammet viser, at Færdselsstyrelsen i 2022 afsluttede 493 tilsyn, med en tilbagekaldelsesprocent på 15 procent. I 2023 afsluttede Færdselsstyrelsen til sammenligning 619 tilsyn med en tilbagekaldelsesprocent på 39 procent. Dette er en stigning på henholdsvis 126 afsluttede tilsyn og en stigning i tilbagekaldelsesprocenten på 24 procentpoint. Årsagen til den store stigning i antal afsluttede tilsyn, samt andelen af afgørelserne, der har resulteret i en tilbagekaldelse er, at der i 2023 var et særligt fokus på transportvirksomheder, der var ophørt med at føre transportvirksomhed, og således ikke længere anvendte sine tilladelser til godskørsel for fremmedregning. En stor andel af ophørssagerne vedrørte virksomheder, der var gået konkurs. Derudover havde vi i 2023 et særligt fokus på transportvirksomheder, der ikke havde nogen køretøjer indregistreret.

3.1 Sagsbehandlingstid

Færdselsstyrelsens generelle tilsyn med fælleskabstilladelser har udviklet sig meget siden opstarten. Diagrammet nedenfor viser, at Færdselsstyrelsen i 2024 har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på 55 dage, hvilket er en forbedring på gennemsnitligt 59 dage siden 2023.



Årsagen til den kortere sagsbehandlingstid består af flere faktorer.

3.1.1 Fokus på digitalisering og digitale processer

For det første har Færdselsstyrelsen i 2024 haft et større fokus på digitale processer, hvilket har betydet at sagerne først bliver registreret i systemet, når sagerne reelt bliver behandlet af en sagsbehandler. Tidligere lå sagerne i længere tid, inden de er blevet opstartet og behandlet af en sagsbehandler.

3.1.2 Procesforbedringer

For det andet har Færdselsstyrelsen i 2024 påbegyndt et procesforbedringsforløb med målet om at forkorte sagsbehandlingstiden. Ønsket er at skabe en mere effektiv proces.

Vi har lagt særlig vægt på at forbedre vores kommunikation med branchen. Vi har haft fokus på at gøre vores breve mere forståelige. Vi har konkret arbejdet med at skrive i et mere klart og enkelt sprog for at sikre, at budskaberne er entydige, præcise og lette at følge. Formålet er at reducere misforståelser og sikre, at modtagerne hurtigt og nemt kan forstå indholdet og handle på den nødvendige information.

Udenlandsk lønvilkår

Færdselsstyrelsen fører tilsyn med den løn som udenlandske chauffører, der er udstationerede i Danmark, modtager. En udenlandsk chauffør er udstationeret i Danmark, når chaufføren udfører cabotagekørsel, udfører den indledende eller afsluttende del af kombineret transport eller ikke-bilateral international transport.

4. Praksis

Færdselsstyrelsens kontrol omfatter chauffører som udfører:

- cabotagekørsel eller
- den indledende eller afsluttende del af kombineret transport i Danmark.

Disse chauffører skal modtage en løn, der svarer til en dansk fastlagt minimumstimesats. Minimumstimesatsen er fastsat på baggrund af lønbestemmelser i de landsdækkende chaufføroverenskomster, der er indgået mellem de mest repræsentative parter på arbejdsmarkedet i Danmark.

Dette gælder ikke for ikke-bilaterale internationale transporter.

5. Udtagelse til tilsyn

Transportvirksomhederne kan blive udtaget til administrativt tilsyn gennem stikprøvekontrol og vejsidekontroller i samarbejde med politiet. Den samme transportvirksomhed kan blive udtaget til tilsyn flere gange på et år, da det involverer forskellige chauffører og dermed også forskellige udstationeringserklæringer.

Færdselsstyrelsen har videreført det oprindelige kontroltryk, der blev fastsat i 2020 da de nationale regler på området trådte i kraft. På det tidspunkt blev der aftalt et kontroltryk på 10 procent af 2500 cabotagekørsler. Tallet blev oplyst af politiet, som oplyste, at de stoppede 5000 udenlandske køretøjer årligt, hvoraf halvdelen antages at være cabotagekørsler. På baggrund heraf, blev der indledt 250 kontroller i 2021 og 2022.

Færdselsstyrelsen har af DG GROW fået oplyst at 15.653 transportvirksomheder har udstationeret mindst én chauffør i Danmark i perioden 1. februar 2022 – 20. december 2022. I samme periode er der registreret i alt 2.000.000 chauffører som udstationeret i Danmark. På baggrund af disse tal var det i 2023 ikke muligt at videreføre kontroltrykket på 10 procent, men i stedet blev måltallet fra 2022 på 250 sager årligt anvendt.

5.1 Stikprøvekontrol

Udstationeringserklæringerne er tilgængelige på Informationssystemet for det indre marked også kaldet IMI-databasen (herefter IMI). IMI er et sikkert, flersproget onlineværktøj, der gør det muligt at udveksle oplysninger mellem offentlige myndigheder, der er involveret i den praktiske gennemførelse af EU's lovgivning.

Færdselsstyrelsen anvender IMI til at foretage administrative stikprøvekontroller, hvormed chaufførerne udtages manuelt og tilfældigt. Der vil som udgangspunkt blive kontrolleret én chauffør per virksomhed. Ved de kontroller, der er indledt på vejsiden og hvor det er konstateret, at der var en

manglende eller mangelfuld udstationeringserklæring, vil der alt afhængig af virksomhedens størrelse, blive udtaget flere og op til fem chauffører fra samme virksomhed, det er dog en forudsætning, at de fremgår af IMI. Ved reaktive tilsyn, der indledes på baggrund af borger- eller chaufførhenvendelse, vil der ligeledes blive udtaget flere og op til fem chauffører.

5.2 Vejsidekontrol

Færdselsstyrelsen deltager, efter aftale, i politiets kontroller på vejene og opretter på baggrund heraf administrative tilsyn på de chauffører, der er udstationeret. Færdselsstyrelsens inspektører indhenter al relevant dokumentation på den udstationerede chauffør, med henblik på at oprette et administrativ tilsyn. Dette tilsyn indledes tidligst én måned efter chaufføren er blevet stoppet på vejsiden.

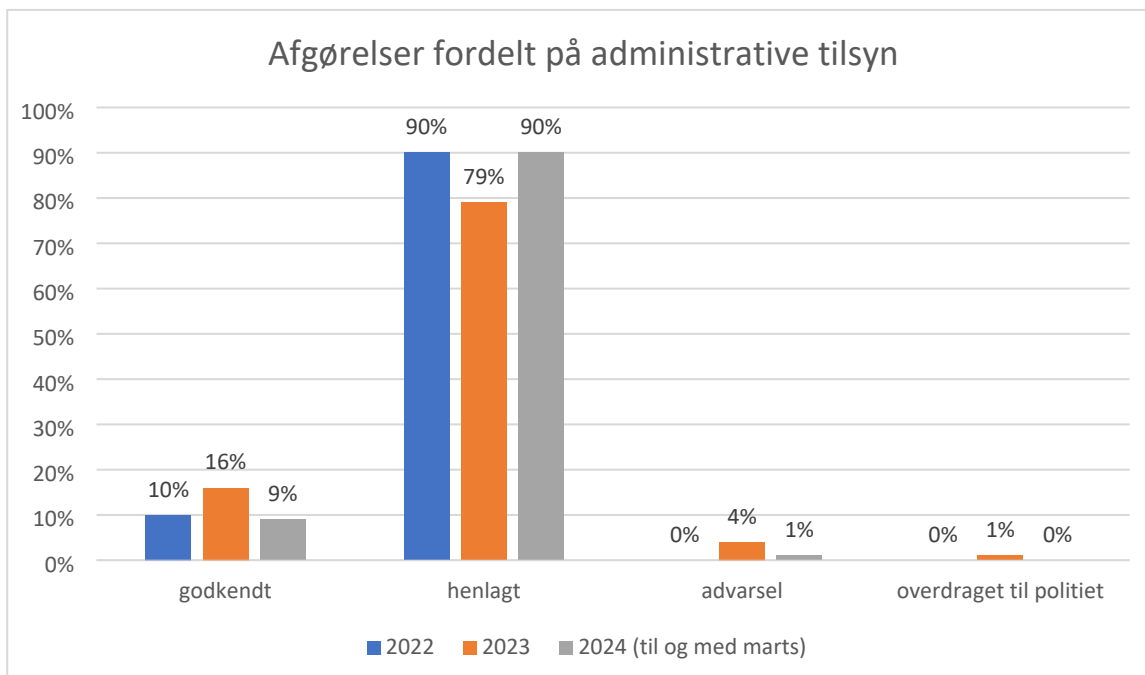
5.3 Risikobaseret tilsyn på baggrund af indberetninger fra politiet

Politiet fører kontrol med om udenlandske transportvirksomheder overholder anmeldelsespligten, som følger af godskørselslovens § 6 d. I de tilfælde hvor chaufføren ikke er registreret i IMI-databasen eller ikke kan fremvise en gyldig udstationeringserklæring, sanktioneres virksomheden med en bøde på 10.000 kr. Politiet indberetter blandt andet denne type overtrædelse løbende og i overensstemmelse med kontrolbestemmelsen, der følger af artikel 12, jf. artikel 6, stk. 2 i forordning nr. 1071/2009 til Færdselsstyrelsen. Når politiet udsteder en bøde til transportvirksomheden, skal virksomhedens transportleder i forbindelse hermed udfylde en udstationeringserklæring, før chaufføren kan fortsætte sin kørsel. Det er på baggrund af denne udstationeringserklæring, at der indledes et målrettet tilsyn med den udenlandske virksomhed.

Derudover modtager Færdselsstyrelsen løbende indberetninger fra politiet, hvis en udenlandsk virksomhed, der kører i Danmark, har begået visse overtrædelser af vejtransportlovgivningen. Færdselsstyrelsen vil på baggrund af disse oplysninger indlede et tilsyn på virksomheden.

6. Afsluttede tilsyn

I 2023 afsluttede Færdselsstyrelsen 401 tilsyn vedrørende udenlandsk lønvilkår. Dette var en markant stigning fra de 62 tilsyn, der blev ført i 2022.



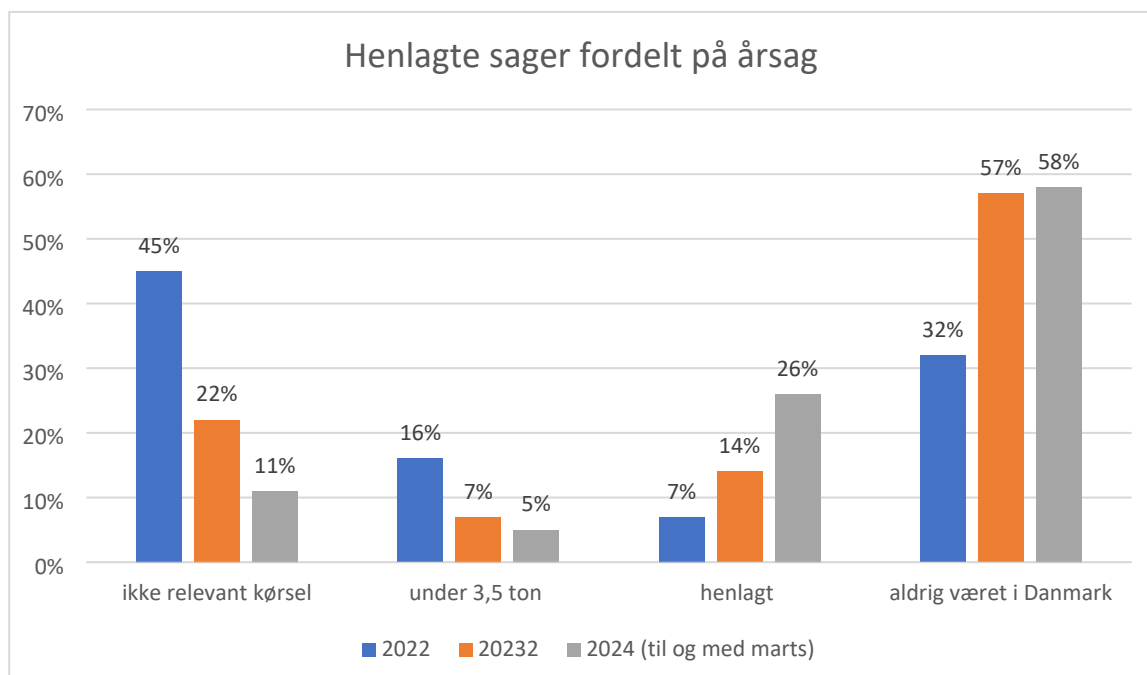
6.1 Henlagte sager

Ovenstående diagram viser, at en stor del af de oprettede tilsyn ender i henlæggelser. Der kan være forskellige årsager til, at en sag bliver henlagt. Årsagerne vil blive gennemgået i det følgende.

Årsager til henlæggelser:

- **Ikke relevant kørsel** – Dette gælder, hvis Kørselsformen ikke er omfattet af godskørselslovens § 6 d, stk. 1, nr. 1-3 eller Undtagelser omfattet af §§ 3-4 i bekendtgørelse nr. 216 af 1. marts 2024 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel
- **Under 3,5 ton** – Det er et vilkår for lønvilkårskravet, at motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.
- **Henlagt** – dette omfatter fejlrettelser eller øvrige sagsbehandlingsårsager
- **Aldrig været i Danmark** – nogle vognmænd laver udstationeringserklæringer til sine chauffører for en sikkerhedsskyld. Chaufføren har derfor slet ikke været i Danmark i den periode, som Færdselsstyrelsen fører tilsyn med.

Nedenfor er indsat et diagram, der viser fordelingen af årsager til, at tilsynssagerne er blevet henlagt.



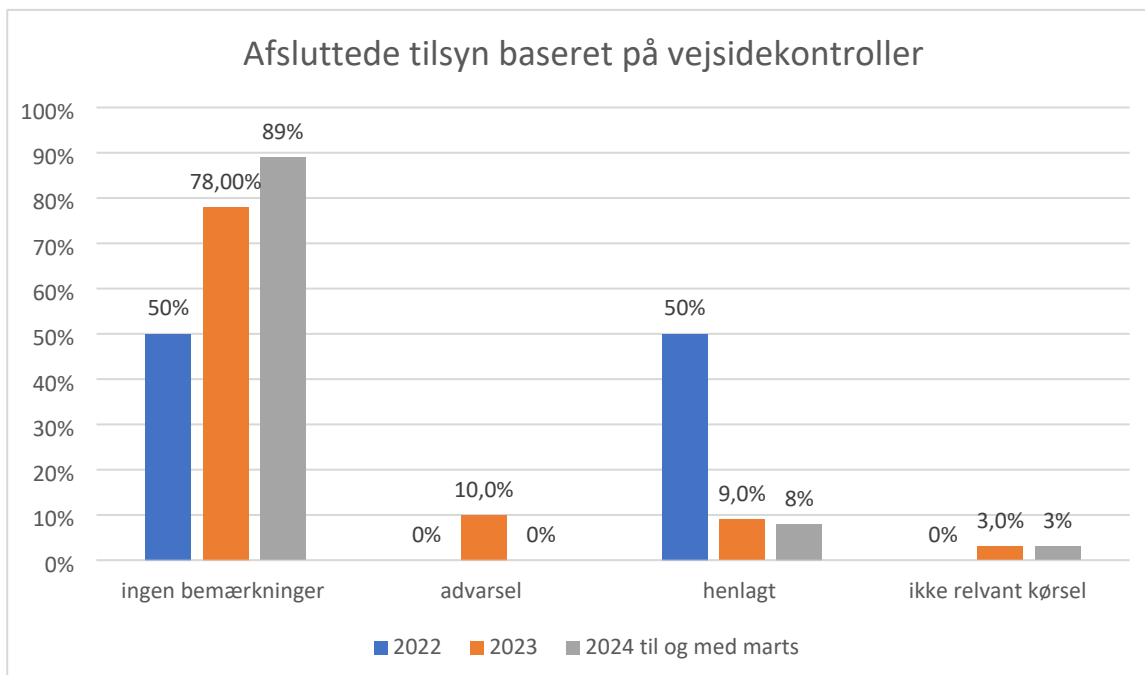
Diagrammet viser, at langt størstedelen af sager bliver henlagt fordi en virksomhed, der er udtaget til administrativt tilsyn meddeler, at de aldrig fysisk har været i Danmark, men har registreret sig i IMI for en sikkerheds skyld.

6.2 Afsluttede tilsyn baseret på vejsidekontroller

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med tilsynet konstateret, at det er mere effektivt at føre vejsidekontroller end at føre administrative tilsyn. Tilsyn baseret på vejsidekontroller har den fordel, at Færdselsstyrelsen med garanti ved, at en chauffør har været i Danmark. Færdselsstyrelsen kan således på baggrund heraf oprettet et reelt tilsyn med en udenlandsk virksomhed. I øjeblikket udføres der dog for få vejsidekontroller til at kunne sikre et betydeligt antal tilsyn baseret på kørsler observeret i Danmark.

I 2022 første Færdselsstyrelsen kun 2 vejsidekontroller, hvoraf den ene blev afsluttet uden bemærkninger og den sidste blev henlagt. I 2023 steg antallet til 62 vejsidekontroller, hvoraf 48 blev afsluttet uden bemærkninger, 6 tilsyn blev afsluttet med en advarsel, 6 af dem blev henlagt og ved 2 af tilsynene, var der tale om ikke relevant kørsel. I 2024 har Færdselsstyrelsen indtil 2024 afsluttet 37 tilsyn ved vejsidekontroller, hvoraf 33 af tilsynene blev afsluttet uden bemærkninger, 3 blev henlagt og 1 tilsyn omfattede ikke relevant kørsel.

Nedenfor er indsat et diagram, der viser fordelingen af afgørelser baseret på vejsidekontroller angivet i procent



Diagrammet viser, at langt færre sager bliver henlagt ved vejsidekontroller. I 2024 blev der ved de administrative tilsyn henlagt 90 procent af alle oprettede sager, hvilket er meget sammenlignet med de kun 11 procent af sager, som bliver henlagt ved vejsidekontroller. Derudover viser diagrammet, at vejsidekontroller i højere grad fører til advarsler. Ved de administrative tilsyn førte kun 4 procent til advarsler, hvilket er en del mindre end de 10 procent ved vejsidekontroller.

Det kan konkluderes, at vejsidekontroller fører til mere effektive tilsyn. Færdselsstyrelsen arbejder derfor i øjeblikket på at få mulighed for at føre flere vejsidekontroller. Dette vil sikre mere effektive kontroller og derved en kortere sagsbehandlingstid.

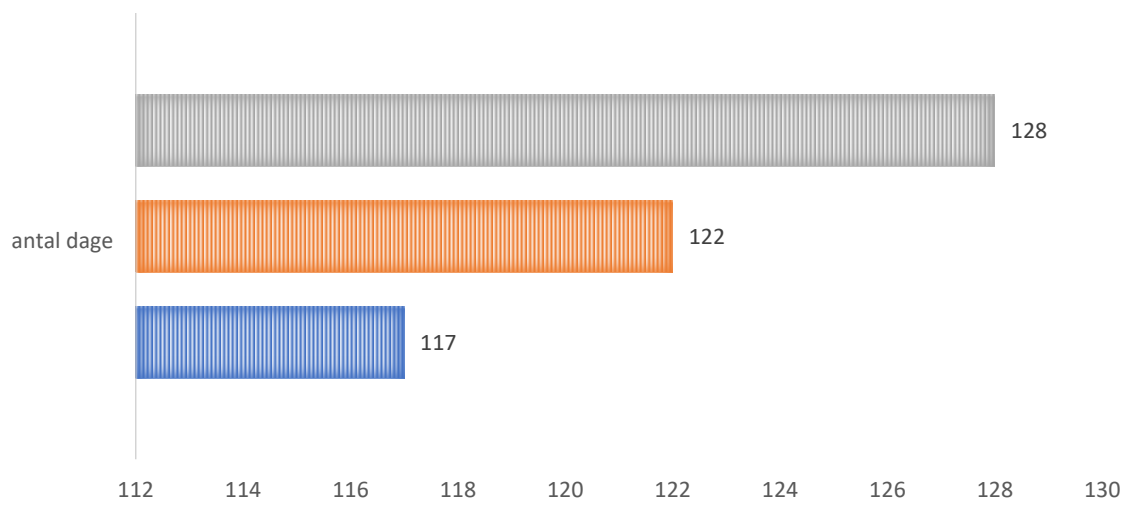
6.3 Sagsbehandlingstid

Færdselsstyrelsens tilsyn med udenlandsk lønvilkår blev opstartet i 2022. Diagrammet viser, at sagsbehandlingstiden gennemsnitligt er blevet længere. Årsagen hertil er, at mængden af opstartede tilsyn er steget markant siden, men der er ikke kommet flere ressourcer til området, hvilket har medført en stigning på 11 dage fra 2022 til 2024.

Sagsbehandlingstiden ville ikke kunne sidestilles med tilsyn med de nationale vognmænd, fordi der ofte opstår udfordringer med at skaffe nødvendigt materiale. Derudover er det ofte nødvendigt for os at kontakte udenlandske myndigheder, som en del af kontrollen, hvilket kan tage ekstra tid. Det bidrager til en længere og mere kompleks sagsbehandlingsproces.

GENNEMSNITLIG SAGSBEHANDLINGSTID

■ 2024 til og med September ■ 2023 ■ 2022





Færdselsstyrelsen

