



Fremsat den 25. marts 2015 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

(Ansatte chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager m.v.)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 6 a, stk. 1, affattes således:

»§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.«

2. I § 6 a indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motor-køretøj eller vogntog.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

3. I § 6 a, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald« til: »fornyelse og tilbagekaldelse«.

4. I § 6 a, stk. 4, der bliver stk. 6, indsættes efter »stk. 2«: »og om krav til dokumentation i henhold til stk. 4«.

5. § 6 c affattes således:

»§ 6 c. Transportministeren hører overenskomtparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Stk. 2. Transportministeren hører overenskomtparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 3.

Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomtparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 6 a, stk. 3, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«

6. § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, ophæves og i stedet indsættes:

- a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3,
- b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,«.

Litra b-h bliver herefter litra c-i.

7. I § 13, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »lovens«: »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a,«, og efter »§ 12, stk. 3, jf.« indsættes: »stk. 1, nr. 1, litra a, og«.

8. I § 13, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 1,«: »litra b-i,«, og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« indsættes: »litra b-i,«.

9. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 6, stk. 1-3« til: »§ 6, stk. 1 og 2«.

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 1, affattes således:

»§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«

2. I § 9 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motor-køretøj indrettet til befording af flere end ni personer føren medregnet.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

3. I § 9, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald« til: »fornyelse og tilbagekaldelse«.

4. § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, ophæves og i stedet indsættes:

- a) denne lovs § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2,
- b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,«.

Litra b-g bliver herefter litra c-h.

5. I § 15, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »lovens«: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a,«, og efter »§ 14, stk. 3, jf.« indsættes: »stk. 1, nr. 1, litra a, og«.

6. I § 15, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 14, stk. 1, nr. 1,«: »litra b-h,«, og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« indsættes: »litra b-h,«.

7. I § 18, stk. 1, indsættes efter nr. 8 som nyt nummer:

- »9) krav til dokumentation i henhold til § 9, stk. 4,«.
- Nr. 9-11 bliver herefter nr. 10-12.

8. § 18 a affattes således:

»§ 18 a. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 9, stk. 3.

Stk. 3. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, henholdsvis bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

9. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 18, stk. 2 og 4,« til: »§ 18, stk. 4,«.

§ 3.

Loven træder i kraft den 15. maj 2015.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Anvendelse af chauffører i dansk etablerede vognmandsvirksomheder
 - 3.1. Ansatte chauffører
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Ophævelse af chaufførudlånsordningen
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Aflønning af udenlandske chaufførvikarer
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
5. Overenskomstnævnet m.v.
 - 5.1. Gældende ret
 - 5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
6. Ændring af domstolsprøvelse i visse sager
 - 6.1. Gældende ret
 - 6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømæssige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
13. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er for det første at præcisere, at godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, kun omfatter indehaveren af den virksomhed, der har fået en tilladelse til henholdsvis godskørsel for fremmed regning eller erhvervmæssig personbefordring, eller ansatte chauffører i denne virksomhed. En chauffør ansat i en koncernforbunden virksomhed er således ikke omfattet af denne bestemmelse. Dette er en præcisering af gældende ret.

Lovforslaget har for det andet til formål at ophæve udlånsordningen i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 2, hvorefter en vognmandsvirksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller erhvervmæssig personbefordring kan låne en chauffør ansat hos en anden dansk tilladelsesindehaver.

Lovforslaget har for det tredje til formål at indføre lov hjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder, dvs. virksomheder der erhvervmæssigt udlejer chauffører fra andre EU-lande end Danmark, følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Dette svarer til, hvad der gælder for danske chaufførvikarvirksomheder, idet disse som tilladelsesindehavere i henhold til enten godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, allerede er omfattet af godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2.

Lovforslaget har endelig til formål at forbedre muligheden for at kontrollere og håndhæve reglerne om aflønning af chaufførvikarer. Der skabes hjemmel til at kræve dokumentation for aflønning af chaufførvikarer fra udenlandske chaufførvikarvirksomheder. Der indføres mulighed for at høre overenskomstparterne og overenskomstnævnet om udenlandske chaufførvikarvirksomheders aflønning af chaufførvikarer. Der er allerede i dag mulighed for at høre overenskomstparterne og overenskomstnævnet om, hvorvidt danske chaufførvikarvirksomheder følger gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, idet de er indehavere af en tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1.

Såfremt den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke følger bestemmelser om løn, overarbejde, pension og feriepenge i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, foreslås det, at godkendelsen kan tilbagekaldes administrativt. Det foreslås endvidere, at prøvelse af tilbagekaldelsen sker i den borgerlige retsplejes former til forskel fra på nuværende tidspunkt, hvor prøvelsen af en sådan tilbagekaldelse sker i strafferetsplejens former.

2. Baggrund

Med Finanslovsaftalen for 2015 indgik regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten aftale om »Styrket indsats mod social dumping«. Det blev i den forbindelse aftalt, at chauffører, der udfører godskørsel i henhold til en dansk

godskørselstilladelse, skal have ordentlige løn- og arbejds-vilkår. Det blev derfor aftalt, at godskørselsloven præciseres således, at det udtrykkeligt fremgår, at en vognmandsvirk-somheds chauffører skal være ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, når chaufføren udfører kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Det blev endvidere aftalt, at der i godskørselsloven skal indføres lov-hjemmel til at kræve, at udenlandske chaufførvirksom-heder skal aflønne chaufførvikarer på niveau med gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved udlej-ning til kørsel på dansk område med et dansk indregistrere-de køretøj. I den forbindelse er det fundet hensigtsmæssigt at udvide overenskomstnævnets kompetence til at afgive ud-talelse om, hvorvidt en udenlandsk chaufførvirksom-hed overholder relevante overenskomster.

Det er desuden fundet nødvendigt at ophæve udlånsord-ningen. Dette sker med henblik på at skabe overensstem-melse med EU-retten. I den forbindelse bemærkes, at udlånsord-ningen blev indført før reglerne om udleje af chaufførvika-erer, som nu bidrager til den fleksibilitet, som udlånsordnin-gen oprindeligt var tiltænkt at give vognmandsvirksomhe-derne.

Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af be-stemmelserne om aflønning af chauffører og chaufførvikarer er det fundet hensigtsmæssigt, at domstolsprøvelsen af en tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse flyttes fra at ske efter strafferetsplejens former til at ske efter den borgerlige retsplejens former. Derved vil det ikke længere være påkrævet, at en vognmandsvirksomhed eller chauffør-vikarvirksomhed forinden er dømt eller har vedtaget en bøde for overtrædelse af godskørselslovens bestemmelser om af-lønning af chauffører eller chaufførvikarer.

Da reglerne i godskørselsloven på dette punkt svarer til reglerne i buskørselsloven, foretages tilsvarende ændringer i buskørselsloven.

3. Anvendelse af chauffører i dansk etablerede vognmandsvirksomheder

3.1. Ansatte chauffører

3.1.1. Gældende ret

Godskørsel for fremmed regning og erhvervmæssig per-sonbefordring i dansk etablerede vognmandsvirksomheder må kun udføres af de persongrupper, der fremgår af gods-kørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1-3, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1-3.

Efter godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og buskørsels-lovens § 9, stk. 1, nr. 1, må godskørsel for fremmed regning og erhvervmæssig personbefordring således udføres af til-ladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne.

3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det har været fundet nødvendigt at præcisere de gældende bestemmelser i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og

buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1. Baggrunden er, at der har været eksempler på, at danske vognmandsvirksomheder an-vender chauffører fra virksomhedens udenlandske dattersel-skaber til kørsel på virksomhedens danske lastbiler i Dan-mark.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1, at gældende ret i form af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, præciseres, såle-des at det udtrykkeligt fremgår, at når der anvendes ansatte chauffører, skal chaufføren være ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen.

Den foreslåede lovændring betyder, at chaufføren eksem-pelvis ikke kan være ansat i en anden virksomhed, fx et sel-skab, inden for samme koncern, og anvendes på tværs af virksomhederne, fx selskaberne, i koncernen. Det betyder bl.a., at chauffører fra et datterselskab, dansk som uden-landsk, således ikke med hjemmel i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, eller buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, kan an-vendes til kørsel på dansk område i moderselskabets dansk indregistrerede køretøjer. Præciseringen af godskørselslo-vens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, betyder, at en tilladelsesindehaver ved udførelse af gods-kørsel for fremmed regning eller erhvervmæssig personbe-fordring i henhold til disse bestemmelser skal følge bestem-melser om løn- og arbejdsvilkår i gældende danske kollekti-ve overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2.

Hvis chauffører ansat i en anden virksomhed, fx et datter-selskab, skal anvendes, skal dette ske efter reglerne om chaufførvikarvirksomheder, idet også chaufførudlånsordnin-gen foreslås ophævet, jf. pkt. 3.2.

3.2. Ophævelse af chaufførudlånsordningen

3.2.1. Gældende ret

Godskørsel for fremmed regning efter § 6 a, stk. 1, nr. 2, eller erhvervmæssig personbefordring efter buskørselslo-vens § 9, stk. 1, nr. 2, må udføres af en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger. Udlån af chauffører mellem danske vognmandsvirksomheder kræver ikke tilladelse. Det fremgår af bemærkningerne til ændrin-gen af godskørselsloven i folketingsåret 1998/99, at det kun er tilladt at anvende chauffører ansat hos en efter loven god-kendt godskørselsvirksomhed, dvs. en dansk etableret gods-kørselsvirksomhed, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2795. Tilsvarende gælder for bemærkningerne til buskørselsloven, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, si-de 4427-4428.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 1, at muligheden for at anvende lånte chauffører fra en anden til-ladelsesindehaver i de gældende bestemmelser i godskør-selslovens § 6 a, stk. 1, nr. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 2, ophæves.

Udlånsordningen foreslås ophævet med henblik på at skabe overensstemmelse med EU-retten.

Udlånsordningen blev indført før reglerne om udleje af chaufførvikarer. Den fleksibilitet, som bestemmelsen oprindeligt var tiltænkt at give vognmandsvirksomhederne, vurderes nu varetaget af bestemmelsen om udleje af chaufførvikarer, jf. godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 3, som med lovforslaget bliver godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 2.

Med ophævelsen af udlånsordningen vil det alene være muligt for en tilladelsesindehaver at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen, eller en chaufførvikar fra en af Trafikstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed.

4. Aflønning af udenlandske chaufførvikarer

4.1. Gældende ret

En chaufførvikarvirksomhed er en virksomhed, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Reglerne om chaufførvikarvirksomheder, jf. godskørselslovens § 6 a, stk. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 2, gælder ved disse virksomheders udlejning af danske eller udenlandske chaufførvikarer til en dansk vognmandsvirksomhed, hvor chaufførvikaren udfører kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Danske vognmandsvirksomheder såvel som vognmandsvirksomheder fra andre EU-lande kan godkendes af Trafikstyrelsen som chaufførvikarvirksomhed, såfremt de har en tilladelse i henhold til godskørselsloven, buskørselsloven, en fællesskabstilladelse udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning 1072/2009) eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009).

Udover kravene til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel, der efter ovennævnte forordninger, godskørselsloven og buskørselsloven skal være opfyldt for at opnå tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, skal vognmandsvirksomheden i medfør af § 8, stk. 2, og § 10 i godskørselsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 724 af 27. juni 2012 som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 482 af 15. maj 2014, og § 9, stk. 2, og § 12 buskørselsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 723 af 27. juni 2012 som ændret ved bekendtgørelse nr. 1667 af 27. december 2013, dokumentere en yderligere egenkapital, og transportlederen skal have bestået et særligt kursusmodul i vikarudlejning.

En chaufførvikarvirksomhed etableret på dansk område har tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, og skal derfor følge bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

En chaufførvikarvirksomhed etableret i et andet EU-land end Danmark har en fællesskabstilladelse i henhold til forordning 1072/2009 eller forordning 1073/2009 og skal derfor ikke følge bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

I henhold til Trafikstyrelsens praksis skal en chaufførvikarvirksomhed fra et andet EU-land end Danmark ved ansøgning om godkendelse som chaufførvikarvirksomhed erklære, at den ved aflønning af chaufførvikarer ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj vil følge niveauet i de gældende danske kollektive overenskomster for chauffører. Baggrunden for den etablerede praksis har været at sikre, at chaufførvikarens aflønning sker efter gældende kollektive overenskomster og derved skabe sunde og lige konkurrencevilkår.

4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forslaget har til formål at sikre, at udenlandsk chaufførvikarvirksomhed udøves under sunde og lige konkurrencevilkår ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Som led heri foreslås der med lovforslagets § 1, nr. 2, og § 2, nr. 2, indført lovhjemmel til, at chaufførvikarer ansat i chaufførvikarvirksomheder etableret i andre EU-lande end Danmark skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Kravet om overenskomstmæssig aflønning gælder både ved udlejning til godskørsel for fremmed regning, til godskørsel med egne varer (firmakørsel) og til erhvervsmæssig personbefordring. Feriepenge og pension konverteres til løn og udbetales sammen med denne. Der skal således ikke ske indbetaling til FerieKonto eller en pensionsordning under den pågældende kollektive overenskomst.

Såfremt en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed indbetaler til en supplerende pension i dennes hjemland, skal der tages højde for dette ved spørgsmålet om overholdelse af kravet i godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, således at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke kommer til at betale mere, end hvad der følger af bestemmelserne i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører og dermed ikke mere end danske chaufførvikarvirksomheder, jf. det EU-retlige princip om ligebehandling, hvorefter der ikke må diskrimineres mellem chaufførvikarvirksomheder etableret i Danmark og i andre EU-lande. Konkret betyder dette, at hvis kravene til pensionsindbetaling i den pågældende danske overenskomst er større end pensionsindbetalingen i den udenlandske chaufførvikarvirksomheds hjemland, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til pension i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til den pension, som følger af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er pensionsindbetalingen i hjemlandet større el-

ler lige så stor som pensionen efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvirksomhed ikke betale yderligere for pension. Tilsvarende gælder for feriepenge. Dette betyder, at hvis den udenlandske chaufførvirksomhed har udgifter til feriepenge i hjemlandet, skal den udenlandske chaufførvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til feriepenge i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til feriepenge i medfør af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er udgiften til feriepenge i hjemlandet større eller lige så stor som udgiften til feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvirksomhed ikke betale yderligere til feriepenge.

Der skabes med den foreslåede § 6 a, stk. 4, i godskørselsloven og § 9, stk. 4, i buskørselsloven endvidere hjemmel til at kræve, at udenlandske chaufførvirksomheder efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for aflønning af virksomhedens chaufførvikarer, således at der kan føres kontrol med, at chaufførvirksomheden følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende dansk kollektive overenskomster for chauffører. Transportministeren bemyndiges til efter lovforslagets § 1, nr. 4, og § 2, nr. 7, at kunne fastsætte regler om krav til dokumentationen.

Undlader den udenlandske chaufførvirksomhed efter påbud fra transportministeren at indsende den fornødne dokumentation, vil dette blive tillagt processuel skadesvirkning, således at det må lægges til grund, at den udenlandske chaufførvirksomhed ikke følger de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3. Henset til, at der er tale om udenlandske chaufførvirksomheder, vurderes det ved manglende indsendelse af dokumentation ikke at være effektivt at pålægge den pågældende udenlandske chaufførvirksomhed ugentlige tvangsbøder som ved danske vognmandsvirksomheder og chaufførvirksomheder, jf. godskørselslovens § 17 b, og buskørselslovens § 22 b.

Forinden der tillægges chaufførvirksomheden processuel skadesvirkning som følge af manglende indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, vil chaufførvirksomheden blive givet en advarsel.

Den udenlandske chaufførvirksomhed underlægges således en regel, der i relation til aflønning svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, som allerede gælder for danske chaufførvirksomheder.

Såfremt bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ikke følges, kan der ved grove eller gentagne overtrædelser ske tilbagekaldelse af godkendelsen som chaufførvirksomhed, jf. godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, og buskørselslovens § 14, stk. 1 nr. 1, litra a. Forinden der sker tilbagekaldelse af godkendelsen, vil der normalt gives en advarsel. I øvrigt gælder forvaltningslovens regler i forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse

af en godkendelse, herunder reglerne om partshøring og begrundelse.

5. Overenskomstnævnet m.v.

5.1. Gældende ret

I medfør af godskørselslovens § 6 b har arbejdsmarkedets parter oprettet et overenskomstnævn, som afgiver udtalelse om, hvorvidt en vognmandsvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om vognmandsvirksomheders overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, jf. lovens § 18 a.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består af medlemmer udpeget af overenskomstparterne og en landsdommer som formand, som er udpeget af Arbejdsrettens formand.

Forinden transportministeren hører overenskomstnævnet, bliver overenskomstparterne i medfør af godskørselslovens § 6 c og buskørselslovens § 18 a hørt til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Der er ingen hjemmel til høring af overenskomstparterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af udenlandske chaufførvikarer.

5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det findes hensigtsmæssigt, at den ordning, der gælder for danske vognmandsvirksomheder og chaufførvirksomheder, også skal gælde for udenlandske chaufførvirksomheder. Dermed gives transportministeren mulighed for i samarbejde med arbejdsmarkedets parter at sikre en mere effektiv kontrol med, om virksomhederne følger gældende danske kollektive overenskomster.

Det foreslås derfor, at transportministeren hører overenskomstparterne om, hvorvidt en udenlandsk chaufførvirksomhed følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufførvikaren kører på dansk område med et dansk indregistreret køretøj, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, og § 2, nr. 8. Det forventes, at transportministeren eksempelvis vil høre overenskomstparterne i forbindelse med fornyelses- og tilsynssager, ligesom det er tilfældet i sager vedrørende danske vognmandsvirksomheder.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at chaufførvirksomheden ikke følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster, hører

transportministeren det af arbejdsmarkedets parter oprettede overenskomstnævn.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt virksomheden følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for tilbagekaldelse af virksomhedens godkendelse som chaufførvikarvirksomhed. På samme måde som tilfældet er ved tilladelser til udførelse af godskørsel og buskørsel, vil der oftest i praksis blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse, jf. bemærkningerne til ændringen af godskørselsloven i folketingsåret 1998/99 som anført i Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800 og side 4437. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af godkendelsen.

6. Ændring af domstolsprøvelse i visse sager

6.1. Gældende ret

Indehaveren af en tilladelse eller en godkendelse kan altid forlange en afgørelse om tilbagekaldelse indbragt for domstolene. I tilfælde af tilbagekaldelse som følge af straffbare overtrædelser af godskørselsloven, buskørselsloven eller anden lovgivning sker prøvelsen efter strafferetsplejes former, mens prøvelsen i øvrige tilfælde af tilbagekaldelse sker efter den borgerlige retsplejes former.

Prøvelse af tilbagekaldelse efter godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, jf. § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, jf. § 18, stk. 2, af en tilladelse efter lovenes § 1, stk. 1, eller en godkendelse som chaufførvikarvirksomhed udstedt til en dansk vognmandsvirksomhed efter godskørselslovens § 6 a, stk. 2, eller buskørselslovens § 9, stk. 2, sker således i dag efter strafferetsplejes former, jf. retsplejelovens fjerde bog.

Såfremt en vognmandsvirksomhed dømmes eller vedtager en bøde for overtrædelse af reglerne i godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, vurderes det, om virksomhedens tilladelse eller godkendelse skal tilbagekaldes, hvilket sker ved grove eller gentagne overtrædelser af reglerne. I tilfælde af tilbagekaldelse kan vognmandsvirksomheden anmode Trafikstyrelsen om, at prøvelse af tilbagekaldelsen indbringes for domstolene. Trafikstyrelsen kontakter herefter anklagemyndigheden, der indbringer sagen for domstolene efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3.

6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 6-8, og § 2, nr. 4-6, at prøvelse af tilbagekaldelse efter godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, og buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, hvorefter en tilladelse eller en godkendelse kan tilbagekaldes, såfremt indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i godskørselslovens § 6, stk. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 3, samt den foreslåede § 9, stk. 3 i buskørselsloven og denne lovs § 18, stk. 2, henføres under den borgerlige retsplejes former. Sagens behandling ved

domstolene skal således ske efter bestemmelserne i retsplejelovens tredje bog. Som konsekvens af at prøvelse af tilbagekaldelse henføres til den borgerlige retsplejes former, foreslås det endvidere, at tilbagekaldelse som følge af overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, ikke længere er strafbelagt, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og § 2, nr. 9.

Ved at henføre domstolsprøvelsen i disse sager til den borgerlige retsplejes former er det ikke længere en betingelse for tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, at overtrædelsen er konstateret ved en straffesag. Dette i sig selv vil lette adgangen for at tilbagekalde tilladelser eller godkendelser i tilfælde af overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 3, samt den foreslåede § 9, stk. 3 i buskørselsloven og denne lovs § 18, stk. 2.

Der skal som hidtil være tale om grove eller gentagne overtrædelser, førend der vil kunne ske tilbagekaldelse. Transportministeren lægger i sin vurdering af tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse blandt andet vægt på overenskomstnævnets udtalelse i sagen som nævnt under afsnit 5.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vil medføre mindre økonomiske og administrative konsekvenser for staten, da transportministeren skal føre tilsyn med overholdelse af de foreslåede regler for udenlandske chaufførvikarvirksomheder.

Forslaget medfører ikke økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Ophævelse af chaufførudlånsordningen kan medføre en mindre merudgift for vognmandsvirksomheder til leje af chaufførvikarer.

Lovforslaget vil have mindre administrative konsekvenser for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, der skal indsende dokumentation for, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører følges. Forslaget vil i øvrigt ikke have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

10. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Med forslaget til ændring af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) ar-

tikel 3, stk. 9, hvorefter medlemsstaterne kan bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Ved ændringen sikres chaufførvikarer fra andre EU-lande de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer.

Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikararbejde (vikardirektivet). Forslaget til ændring af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, vurderes at være i overensstemmelse med vikardirektivet.

Som anført under afsnit 4.2, skal udenlandske chaufførvirksomheders betaling af feriepenge og pension, jf. de foreslåede § 6 a, stk. 3, i godskørselsloven og § 9, stk. 3, i buskørselsloven, konverteres til løn og udbetales sammen med denne. Disse lønde skal således ikke indbetales til FerieKonto eller til en pensionsordning under den pågældende kollektive overenskomst. I relation til pension gælder desuden, at hvis en udenlandsk chaufførvirksomhed indbetaler til en pensionsordning i hjemlandet, og denne er mindre end kravet til pensionsindbetalingen efter den pågældende danske kollektive overenskomst, gælder der efter de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, kun en pligt for den udenlandske chaufførvirksomhed til samlet at betale en konverteret lønandel svarende til pensionen i den danske kollektive overenskomst. Tilsvarende gælder for feriepenge, sådan at en udenlandsk chaufførvirksomhed, som har udgifter til feriepenge i hjemlandet, ikke skal betale mere end forskellen mellem en lavere udgift til feriepenge i hjemlandet

og en konverteret lønandel svarende til feriepenge i medfør af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er en udenlandske chaufførvirksomheds indbetaling af pension eller feriepenge i hjemlandet større eller lige så stor som pensionen eller feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvirksomhed ikke betale yderligere for pension eller feriepenge. På denne baggrund vurderes lovforslaget at være i overensstemmelse med det EU-retlige ligebehandlingsprincip, ligesom lovforslaget ikke vurderes at stride mod Rådets direktiv 98/49/EF af 29. juni 1998 om beskyttelse af supplerende pensionsrettigheder for arbejdstagere og selvstændige erhvervsdrivende, der flytter inden for Fællesskabet.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. januar 2015 til den 6. februar 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik og Trafikselskaberne i Danmark.

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget vil medføre mindre økonomiske konsekvenser for staten, da der skal føres tilsyn med overholdelse af de foreslåede regler.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for staten, da der skal føres tilsyn med overholdelse af de foreslåede regler.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ophævelse af chaufførudlansordningen kan medføre en mindre merudgift for vognmandsvirksomheder til leje af chaufførvikarer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for udenlandske chaufførvirksomheder, der skal indsende dokumentation for at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i

		gældende danske kollektive overenskomster for chauffører følges.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Med forslaget til ændring af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser artikel 3, stk. 9, hvorefter medlemsstaterne kan bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Ved ændringen sikres chaufførvikarer fra andre EU-lande de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer.</p> <p>Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikararbejde. Forslaget til ændring af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, vurderes at være i overensstemmelse med nævnte vikardirektiv.</p> <p>Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med det EU-retlige ligebehandlingsprincip, ligesom lovforslaget ikke vurderes at stride mod Rådets direktiv 98/49/EF af 29. juni 1998 om beskyttelse af supplerende pensionsrettigheder for arbejdstagere og selvstændige erhvervsdrivende, der flytter inden for Fællesskabet.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter den gældende § 6 a, stk. 1, må godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kun udføres af tilladelsesindehaveren, en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, der efter lovens § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Ved kørsel i udlandet er en dansk tilladelsesindehaver ikke underlagt samme betingelser for anvendelse af chauffører som ved national godstransport. Det betyder, at en tilladelsesindehaver frit vil kunne anvende både ansatte chauffører og udenlandske chaufførvikarer ved kørsel i udlandet.

Vognmandsvirksomheder etableret i andre EU-lande er ikke omfattet af bestemmelsen om anvendelse af chaufførvikarer. Der kan ikke stilles sådanne krav til udenlandsk etablerede vognmandsvirksomheder, der udfører international godstransport, herunder cabotagekørsel, på det danske territorium, idet dette vil være i strid med EU-reglerne om den frie udveksling af tjenesteydelser. Der stilles således ikke krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 6 a, stk. 1, nr. 1, præciseres, således at den omfatter indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til.

Som det fremgår, er der alene tale om en præcisering af gældende ret, som imidlertid vurderes at være gavnlige for at tydeliggøre, at en vognmandsvirksomhed ikke i medfør af bestemmelsen i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, kan anvende chauffører ansat i andre virksomheder, fx danske eller udenlandske datterselskaber.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 6 a, stk. 1, nr. 2, om, at der må anvendes en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, hvis der kun ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, ophæves.

Ophævelsen af bestemmelsen sker for at skabe overensstemmelse med EU-retten. Udlånsordningens formål med indførelse af mere fleksibilitet til erhvervet er efter ordningens indførelse blevet suppleret af chaufførvikarordningen, jf. den foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 2, i godskørselsloven. Denne bestemmelse svarer til den gældende § 6 a, stk. 1, nr. 3, i godskørselsloven. Formålet med udlånsordningen anses således at kunne opfyldes gennem brug af chaufførvikarer.

Lovforslaget medfører, at det alene vil være muligt at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen, jf. godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, eller en chaufførvikar fra en af Trafikstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed, jf. den foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 2, i godskørselsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.2.

Til nr. 2

En chaufførvikarvirksomhed etableret i et andet EU-land end Danmark har en fællesskabstilladelse i henhold til forordning 1072/2009 og skal derfor ikke følge bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

Med henblik på at skabe sunde og lige konkurrencevilkår foreslås det i § 6 a, stk. 3, at en virksomhed, der er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, og som er etableret i et andet EU-land end Danmark, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. Feriepenge og pension skal konverteres til løn og udbetales sammen med denne. Der skal således ikke ske indbetaling til FerieKonto eller en pensionsordning under den pågældende kollektive overenskomst.

Såfremt en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed indbetaler til en supplerende pension i dennes hjemland, skal der tages højde for dette ved spørgsmålet om overholdelse af kravet i godskørselslovens § 6 a, stk. 3, således at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke kommer til at betale mere, end hvad der følger af bestemmelserne i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører og dermed ikke mere end danske chaufførvikarvirksomheder, jf. det EU-retlige princip om ligebehandling, hvorefter der ikke må diskrimineres mellem chaufførvikarvirksomheder etableret i Danmark og i andre EU-lande. Konkret betyder dette, at hvis kravene til pensionsindbetaling i den pågældende danske overenskomst er større end pensionsindbetalingen i den udenlandske chaufførvikarvirksomheds hjemland, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til pension i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til den pension, som følger af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er pensionsindbetalingen i hjemlandet større eller lige så stor som pensionen efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale yderligere for pension.

Tilsvarende gælder for feriepenge. Dette betyder, at hvis den udenlandske chaufførvikarvirksomhed har udgifter til feriepenge i hjemlandet, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til feriepenge i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til feriepenge i medfør af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er udgiften til feriepenge i hjemlandet større eller lige så stor som udgiften til feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale yderligere til feriepenge.

Med henblik på at kunne kontrollere, at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører foreslås det i § 6 a, stk. 4, at indføre mulighed for efter påbud fra transportministeren at kræve, at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed indsender dokumentation herfor. Det bemærkes, at en chaufførvikarvirksomhed etableret på dansk område allerede på baggrund af virksomhedens tilladelse til godskørsel for fremmed regning skal følge gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Den

udenlandske chaufførvikarvirksomhed underlægges således en regel, der i relation til aflønning svarer til § 6, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4.2.

Til nr. 3

Godskørselslovens bestemmelser om bortfald af tilladelser og godkendelser blev ophævet ved lov nr. 471 af 18. maj 2011 som følge af ikrafttræden af Europa-Parlaments og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF. Det foreslås derfor, at bestemmelsen i den foreslåede § 6 a, stk. 5, ændres i lyset heraf, således at muligheden for, at en tilladelse bortfalder, udgår.

Der er tale om en teknisk tilretning af bestemmelsen.

Til nr. 4

I henhold til den gældende § 6, stk. 4, kan transportministeren fastsætte regler om meddelelse af godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed.

Der er i medfør heraf i § 10 i godskørselsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 724 af 27. juni 2012 som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 482 af 15. maj 2014, fastsat krav om, at en tilladelsesindehaver, der søger om godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed, skal gennemføre og bestå et vikarudlejningskursus. Vikarudlejningsmodulet har siden maj 2000 indgået i vognmandskurset.

Allerede etablerede vognmænd, der ønsker at drive chaufførvikarvirksomhed, og som har gennemført vognmandskurset før maj 2000 eller har fået fritagelse fra gennemførelse af vognmandskurset, skal for at opnå godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed gennemføre og bestå vikarudlejningsmodulet.

Endvidere er der i godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, fastsat krav om, at en tilladelsesindehaver, der tillige ønsker en godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed, udover kapitalkravet til vognmandstilladelser skal dokumentere yderligere egenkapital på 200.000 kr.

Bemyndigelsen er herudover udnyttet til at fastsætte regler om et erklæringssystem med henblik på, at tilladelsesindehaveren let kan konstatere, om den planlagte kørsel efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt kan udføres af chaufførvikaren, jf. godskørselsbekendtgørelsens § 4, stk. 3.

Efter den foreslåede § 6 a, stk. 6, bemyndiges transportministeren tillige til at fastsætte krav til den dokumentation, som en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed skal indsende i medfør af den foreslåede § 6 a, stk. 4. Chaufførvikarvirksomheden skal dokumentere, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Der vil ved en ændring af godskørselsbekendtgørelsen blive fastsat regler om, at chaufførvikarvirksomheden kan på-

lægges at indsende lønsedler, timesedler, køresedler, ugerapporter eller lignende for chaufførvikaren, som chaufførvirksomheden anvender ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Rapporterne og sedlerne kan understøttes af takografudskrift. Såfremt den udenlandske chaufførvirksomhed foretager indbetaling af pension eller feriepenge i hjemlandet og på det grundlag alene behøver at betale en eventuel forskel op til niveauet for pensionen eller feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal også dette dokumenteres. Forholdene i relation til pension og feriepenge er yderligere beskrevet i de almindelige bemærkninger, afsnit 4.2.

Undlader den udenlandske chaufførvirksomhed efter påbud fra transportministeren at indsende den fornødne dokumentation, vil dette kunne tillægges processuel skadesvirkning, sådan det må lægges til grund, at den udenlandske chaufførvirksomhed ikke følger den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 6 a, stk. 3. Henset til, at der er tale om udenlandske chaufførvirksomheder, vurderes det ved manglende indsendelse af dokumentation ikke at være effektivt at pålægge den pågældende udenlandske chaufførvirksomhed ugentlige tvangsbøder som ved danske vognmandsvirksomheder og chaufførvirksomheder, jf. lovens § 17 b.

Forinden der tillægges chaufførvirksomheden processuel skadesvirkning som følge af manglende indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, vil chaufførvirksomheden blive givet en advarsel. Dette svarer til Trafikstyrelsens praksis i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800. I øvrigt gælder forvaltningslovens regler i forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en godkendelse, herunder reglerne om partshøring og begrundelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4.2.

Til nr. 5

Efter den gældende § 6 c, stk. 1, hører transportministeren overenskomsterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder kravet i § 6, stk. 3, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører. I sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomster udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. den gældende § 6 c, stk. 2.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkelig grundlag for at agere over for virksomheden, fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Efter den foreslåede § 6 c, stk. 1, der er en videreførelse af den gældende bestemmelse, hører transportministeren over-

enskomsterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder kravet i § 6, stk. 3, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

Det foreslås i § 6 c, stk. 2, at der indføres hjemmel til, at transportministeren tillige kan høre overenskomsterne til vurdering af, om en udenlandsk chaufførvirksomhed følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Det foreslås i § 6 c, stk. 3, at transportministeren i sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomster udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj er fulgt, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkelig grundlag for at agere over for chaufførvirksomheden, fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens godkendelse.

Der vil således efter forslaget gælde den sammen ordning for høring af overenskomsterne og overenskomstnævnet for danske vognmandsvirksomheder og udenlandske chaufførvirksomheder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 5.2.

Til nr. 6

Overtrædelse af § 6, stk. 3, hvorefter en tilladelsesindehaver skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de gældende kollektive overenskomster, straffes efter den gældende lovs § 17, stk. 1, nr. 1, med bøde.

En tilladelse kan tilbagekaldes i medfør af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, hvis indehaveren er dømt eller har vedtaget et bødeforlæg for overtrædelse af § 6, stk. 3. Der skal være tale om grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelsen.

Indehaveren af tilladelsen kan forlange afgørelsen om tilbagekaldelse indbragt for domstolene, jf. godskørselslovens § 13, stk. 1, 1. pkt. Afgørelsen om tilbagekaldelse indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i strafferetsplejes former, jf. godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a og b, ændres, sådan at det i tilfælde af grove eller gentagne

overtrædelser af § 6, stk. 3, eller den foreslåede § 6 a, stk. 3, fremover vil være muligt at tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse, uden gennemførelse af en forudgående straffesag.

Det vil efter forslaget være tilstrækkeligt for at kunne tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse, at transportministeren på baggrund af en udtalelse fra overenskomstnettet om, at vognmandsvirksomheden ikke har fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, jf. § 6, stk. 3, eller den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke har fulgt bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj, jf. den foreslåede § 6 a, stk. 3, vurderer, at der er tale om grove eller gentagne overtrædelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 7

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 6.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 13, stk. 1, 2. pkt., ændres, således at en anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, skal fremsættes over for Trafikstyrelsen, som indbringer sagen for domstolene til behandling i den borgerlige retsplejes former. Anmodningen om at indbringe sagen for domstolene skal fremsættes over for Trafikstyrelsen inden fire uger efter, at afgørelsen om tilbagekaldelse er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 8

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 6.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 13, stk. 1, 3. pkt., ændres som en konsekvens af, at en prøvelse om tilbagekaldelse efter godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, skal behandles i den borgerlige retsplejes former.

Ved at henføre domstolsprøvelsen i disse sager til den borgerlige retsplejes former er det ikke længere en betingelse for tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, at overtrædelser er konstateret ved en straffesag. Dette i sig selv vil dermed lette adgangen for at tilbagekalde tilladelser eller godkendelser i tilfælde af overtrædelser af godskørselslovens § 6, stk. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 9

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 6.

Det foreslås i § 17, stk. 1, nr. 1, at overtrædelser af § 6, stk. 3, ikke længere skal være strafbelagt. Dette er en følge af, at det fremover i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelsen skal være muligt at tilbagekalde en tilladelse uden en forudgående straffesag. Det er ligeledes en konsekvens af ønsket om, at en eventuel domstolsprøvelse af tilbagekaldelsen skal ske i den borgerlige retsplejes former.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til § 2

Til nr. 1

Efter den gældende § 9, stk. 1, må erhvervmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kun udføres af tilladelsesindehaveren, en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, der efter lovens § 9, stk. 2, er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Ved kørsel i udlandet er en dansk tilladelsesindehaver ikke underlagt samme betingelser for anvendelse af chauffører som ved national buskørsel. Det betyder, at en tilladelsesindehaver frit vil kunne anvende både ansatte chauffører og udenlandske chaufførvikarer ved kørsel i udlandet.

Vognmandsvirksomheder etableret i andre EU-lande er ikke omfattet af bestemmelsen om anvendelse af chaufførvikarer. Der kan ikke stilles sådanne krav til udenlandsk etablerede vognmandsvirksomheder, der udfører international buskørsel, herunder cabotagekørsel, på det danske territorium, idet dette vil være i strid med EU-reglerne om den frie udveksling af tjenesteydelser. Der stilles således ikke krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 9, stk. 1, nr. 1, præciseres, således at den omfatter indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til.

Som det fremgår, er der alene tale om en præcisering af gældende ret, som imidlertid vurderes at være gavnlige for at tydeliggøre, at en vognmandsvirksomhed ikke i medfør af bestemmelsen i buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, kan anvende chauffører ansat i andre virksomheder, fx danske eller udenlandske datterselskaber.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 9, stk. 1, nr. 2, om, at der må anvendes en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, hvis der kun ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, ophæves.

Ophævelsen af bestemmelsen sker for at skabe overensstemmelse med EU-retten. Udlånsordningens formål med indførelse af mere fleksibilitet til erhvervet er efter ordningens indførelse blevet suppleret af chaufførvikarordningen, jf. den foreslåede § 9, stk. 1, nr. 2. Denne bestemmelse svarer til den gældende § 9, stk. 1, nr. 3. Formålet med udlånsordningen anses således at kunne opfyldes gennem brug af chaufførvikarer.

Lovforslaget medfører, at det alene vil være muligt at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen, jf. buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, eller en chaufførvikar fra en af Trafikstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed, jf. den foreslåede § 9, stk. 1, nr. 2, i buskørselsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.2.

Til nr. 2

En chaufførvikarvirksomhed etableret i et andet EU-land end Danmark har en fællesskabstilladelse i henhold til forordning 1073/2009 og skal derfor ikke følge bestemmelsen i buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

Med henblik på at skabe sunde og lige konkurrencevilkår foreslås det i § 9, stk. 3, at en virksomhed, der er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, og som er etableret i et andet EU-land end Danmark, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer, føreren medregnet. Feriepenge og pension skal konverteres til løn og udbetales sammen med denne. Der skal således ikke ske indbetaling til FerieKonto eller en pensionsordning under den pågældende kollektive overenskomst.

Såfremt en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed indbetaler til en supplerende pension i dennes hjemland, skal der tages højde for dette ved spørgsmålet om overholdelse af kravet i buskørselslovens § 9, stk. 3, således at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke kommer til at betale mere, end hvad der følger af bestemmelserne i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører og dermed ikke mere end danske chaufførvikarvirksomheder, jf. det EU-retlige princip om ligebehandling, hvorefter der ikke må diskrimineres mellem chaufførvikarvirksomheder etableret i Danmark og i andre EU-lande. Konkret betyder dette, at hvis kravene til pensionsindbetaling i den pågældende danske overenskomst er større end pensionsindbetalingen i den udenlandske chaufførvikarvirksomheds hjemland, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til pension i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til den pension, som følger af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører. Er pensionsindbetalingen i hjemlandet større eller lige så stor som pensionen efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale yderligere for pension.

Tilsvarende gælder for feriepenge. Dette betyder, at hvis den udenlandske chaufførvikarvirksomhed har udgifter til feriepenge i hjemlandet, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale mere end forskellen mellem en eventuel udgift til feriepenge i hjemlandet og en konverteret lønandel svarende til feriepenge i medfør af bestemmelserne i den pågældende danske kollektive overenskomst for chauffører.

Er udgiften til feriepenge i hjemlandet større eller lige så stor som udgiften til feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke betale yderligere til feriepenge.

Med henblik på at kunne kontrollere, at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører foreslås det i § 9, stk. 4, at der indføres mulighed for efter påbud fra transportministeren at kræve, at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed indsender dokumentation herfor. Det bemærkes, at en chaufførvikarvirksomhed etableret på dansk område allerede på baggrund af virksomhedens tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring skal følge gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. buskørselslovens § 18, stk. 2. Den udenlandske chaufførvikarvirksomhed underlægges således en regel, der i relation til aflønning svarer til § 18, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4.2.

Til nr. 3

Buskørselslovens bestemmelser om bortfald af tilladelser og godkendelser blev ophævet ved lov nr. 471 af 18. maj 2011 som følge af ikrafttræden af Europa-Parlaments og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF. Det foreslås derfor, at bestemmelsen i den foreslåede § 9, stk. 5, ændres i lyset heraf, således at muligheden for, at en tilladelse bortfalder, udgår.

Der er tale om en teknisk tilretning af bestemmelsen.

Til nr. 4

Overtrædelse af § 18, stk. 2, hvorefter en tilladelsesindehaver skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de gældende kollektive overenskomster, straffes efter den gældende lovs § 22, stk. 1, nr. 1, med bøde.

En tilladelse kan tilbagekaldes i medfør af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, hvis indehaveren er dømt eller har vedtaget et bødeforlæg for overtrædelse af § 18, stk. 2. Der skal være tale om grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelsen.

Indehaveren af tilladelsen kan forlange afgørelsen om tilbagekaldelse indbragt for domstolene, jf. buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. pkt. Afgørelsen om tilbagekaldelse indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i strafferechtsplejes former, jf. buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a og b, ændres, sådan at det i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af den foreslåede § 9, stk. 3, eller § 18, stk. 2, fremover vil være muligt at tilbagekalde en tilladelse eller

en godkendelse, uden gennemførelse af en forudgående straffesag.

Det vil efter forslaget være tilstrækkeligt for at kunne tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse, at transportministeren på baggrund af en udtalelse fra overenskomstnævnet om, at vognmandsvirksomheden ikke har fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, jf. § 18, stk. 2, eller den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke har fulgt bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj, jf. den foreslåede § 9, stk. 3, vurderer, at der er tale om grove eller gentagne overtrædelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 5

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 4.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 15, stk. 1, 2. pkt., ændres, således at en anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, skal fremsættes over for Trafikstyrelsen, som indbringer sagen for domstolene til behandling i den borgerlige retsplejes former. Anmodningen om at indbringe sagen for domstolene skal fremsættes over for Trafikstyrelsen inden fire uger efter, at afgørelsen om tilbagekaldelse er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 6

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 4.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 15, stk. 1, 3. pkt., ændres som en konsekvens af, at en prøvelse om tilbagekaldelse efter buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, skal behandles i den borgerlige retsplejes former

Ved at henføre domstolsprøvelsen i disse sager til den borgerlige retsplejes former er det ikke længere en betingelse for tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, at overtrædelser er konstateret ved en straffesag. Dette i sig selv vil lette adgangen for at tilbagekalde tilladelser og godkendelser i tilfælde af overtrædelse af den foreslåede § 9, stk. 3 i buskørselsloven og lovens § 18, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til nr. 7

I henhold til den gældende § 18, stk. 1, nr. 8, kan transportministeren fastsætte regler om meddelelse af godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed.

Der er i medfør heraf i § 12 i buskørselsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 723 af 27. juni 2012, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1667 af 27. december 2013, fastsat krav om, at en tilladelsesindehaver, der søger om godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed, skal gennemføre og bestå et vikarudlejningskursus. Vikarudlejningsmodulet har siden maj 2000 indgået i vognmandskurset.

Allerede etablerede vognmænd, der ønsker at drive chaufførvikarvirksomhed, og som har gennemført vognmandskurset før maj 2000 eller har fået fritagelse fra gennemførelse af vognmandskurset, skal for at opnå godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed gennemføre og bestå vikarudlejningsmodulet.

Endvidere er der i buskørselsbekendtgørelsens § 9, stk. 2, fastsat krav om, at en tilladelsesindehaver, der tillige ønsker en godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed, udover kapitalkravet til vognmandstilladelser skal dokumentere yderligere egenkapital på 200.000 kr.

Bemyndigelsen er herudover udnyttet til at fastsætte regler om et erklæringssystem med henblik på, at tilladelsesindehaveren let kan konstatere, om den planlagte kørsel efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt kan udføres af chaufførvikaren, jf. buskørselsbekendtgørelsens § 7, stk. 3.

Efter den foreslåede § 18, stk. 1, nr. 9, bemyndiges transportministeren tillige til at fastsætte krav til den dokumentation, som en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed skal indsende i medfør af den foreslåede § 9, stk. 4. Chaufførvikarvirksomheden skal dokumentere, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Der vil ved en ændring af buskørselsbekendtgørelsen blive fastsat regler om, at chaufførvikarvirksomheden kan pålægges at indsende lønsedler, timesedler, køresedler, ugerapporter eller lignende for chaufførvikaren, som chaufførvikarvirksomheden anvender ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Rapporterne og sedlerne kan understøttes af takografudskrift. Såfremt den udenlandske chaufførvikarvirksomhed foretager indbetaling af pension eller feriepenge i hjemlandet og på det grundlag alene behøver at betale en eventuel forskel op til niveauet for pensionen eller feriepenge efter den pågældende danske kollektive overenskomst, skal også dette dokumenteres. Forholdene i relation til pension og feriepenge er yderligere beskrevet i de almindelige bemærkninger, afsnit 4.2.

Undlader den udenlandske chaufførvikarvirksomhed efter påbud fra transportministeren at indsende den fornødne dokumentation, vil dette kunne tillægges processuel skadesvirkning, sådan det må lægges til grund, at den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke følger den foreslåede bestemmelse i buskørselslovens § 9, stk. 3. Henset til, at der er tale om udenlandske chaufførvikarvirksomheder, vurderes det ved manglende indsendelse af dokumentation ikke at være effektivt at pålægge den pågældende udenlandske chaufførvikarvirksomhed ugentlige tvangsbøder som ved

danske vognmandsvirksomheder og chaufførvirksomheder, jf. lovens § 22 b.

Forinden der tillægges chaufførvirksomheden processuel skadesvirkning som følge af manglende indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, vil chaufførvirksomheden blive givet en advarsel. Dette svarer til Trafikstyrelsens praksis i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 4437. I øvrigt gælder forvaltningslovens regler i forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en godkendelse, herunder reglerne om partshøring og begrundelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4.2.

Til nr. 8

Efter den gældende § 18 a, stk. 1, hører transportministeren overenskomsterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder kravet i § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører. I sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomster udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren det i medfør af godskørselslovens § 6 b nedsatte overenskomstnævn, jf. den gældende § 18 a, stk. 2.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkelig grundlag for at agere over for virksomheden, fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Efter den foreslåede § 18 a, stk. 1, der er en videreførelse af den gældende bestemmelse, hører transportministeren overenskomsterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder kravet i § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

Det foreslås i § 18 a, stk. 2, at der indføres hjemmel til, at transportministeren tillige kan høre overenskomsterne til vurdering af, om en udenlandsk chaufførvirksomhed følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Det foreslås i § 18 a, stk. 3, at transportministeren i sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomster udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejds-

vilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj er fulgt, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkelig grundlag for at agere over for chaufførvirksomheden, fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens godkendelse.

Der vil således efter forslaget gælde den sammen ordning for høring af overenskomsterne og overenskomstnævnet for danske vognmandsvirksomheder og udenlandske chaufførvirksomheder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 5.2.

Til nr. 9

For så vidt angår beskrivelse af gældende ret, henvises til nr. 4.

Det foreslås i § 22, stk. 1, nr. 1, at overtrædelse af § 18, stk. 2, ikke længere skal være strafbelagt. Dette er en følge af, at det fremover i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelsen skal være muligt at tilbagekalde en tilladelse uden en forudgående straffesag. Det er ligeledes en konsekvens af ønsket om, at en eventuel domstolsprøvelse af tilbagekaldelsen skal ske i den borgerlige retsplejes former.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 15. maj 2015.

Det bemærkes generelt – for så vidt angår de foreslåede lovændringer vedrørende ophævelse af straffebestemmelsen om overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2 – at det af straffelovens § 3, stk. 1, følger, at spørgsmålet om strafbarhed og straf skal afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 6 a, stk. 1, affattes således:

»§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«

§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. - - -

2. I § 6 a indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter til stk. 5 og 6.

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, tilsvarende anvendelse.

3. I § 6 a, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald« til: »fornyelse og tilbagekaldelse«.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2.

§ 6 c. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Stk. 2. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

§ 12. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommenne i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

b) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid,

c) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),

4. I § 6 a, stk. 4, der bliver stk. 6, indsættes efter »stk.. 2«: »og om krav til dokumentation i henhold til stk. 4«.

5. § 6 c affattes således:

»§ 6 c. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Stk. 2. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 3.

Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, henholdsvis bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 6 a, stk. 3, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«

6. § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, ophæves og i stedet indsættes:

»a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3,

b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,«.

Litra b-h bliver herefter litra c-i.

- d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
 - e) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen,
 - g) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller
 - h) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller
- 2) - 6)...

§ 13. En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

2) - 5)...

§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1-3, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,
- 2) - 4)...

7. I § 13, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »lovens«: »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a,«, og efter »§ 12, stk. 3, jf.« indsættes: »stk. 1, nr. 1, litra a, og«

8. I § 13, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 1,«: »litra b-i,«, og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« indsættes: »litra b-i,«.

9. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 6, stk. 1-3« til: »§ 6, stk. 1 og 2«.

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 1, affattes således:

§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. ...

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, tilsvarende anvendelse.

§ 14. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
 - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og til-

»§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører«

2. I § 9 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

3. I § 9, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald« til: »fornyelse og tilbagekaldelse«.

4. § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, ophæves og i stedet indsættes:

- »a) denne lovs § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2,
- b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,«.

Litra b-g bliver herefter litra c-h.

behør, anbringelse af passagerer eller gods og køre- og hviletid,

c) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),

d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,

e) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,

f) skatte- og afgiftslovgivningen eller

g) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller

2) - 6)...

§ 15. En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

2) - 5)...

5. I § 15, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »lovens«: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a,«, og efter »§ 14, stk. 3, jf.« indsættes: »stk. 1, nr. 1, litra a, og«.

§ 18. Transportministeren kan fastsætte regler om
Nr. 1-8...

9) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a,
10) udøvelse af vognmandsvirksomhed og
11) adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009 og denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.
2) - 5)...

§ 18 a. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

Stk. 2. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.

§ 22. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der
1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 2 og 4, eller § 20 a, stk. 4,
2) - 4)...

6. I § 15, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 14, stk. 1, nr. 1,«: »litra b-h,« og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« indsættes: »litra b-h,«.

7. I § 18, stk. 1, indsættes efter nr. 8 som nyt nummer:

»9) krav til dokumentation i henhold til § 9, stk. 4,«.

Nr. 9-11 bliver herefter nr. 10-12.

8. § 18 a affattes således:

»§ 18 a. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 9, stk. 3.

Stk. 3. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, henholdsvis bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

9. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 18, stk. 2 og 4,« til: »§ 18, stk. 4,«.

§ 3

Loven træder i kraft den 15. maj 2015.