



Fremsat den 29. april 2020 af beskæftigelsesministeren (Peter Hummelgaard)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

(Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 1 i lov nr. 735 af 8. juni 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 6, stk. 3 og 4, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. En ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal enten

- 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller
- 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 4. En ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 5. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til

udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 6. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3, nr. 1, eller stk. 4.

Stk. 7. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 8 og 9.

2. § 6 a, stk. 5 og 6, affattes således:

»Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Stk. 6. Den virksomhed, der er nævnt i stk. 5, skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.«

3. § 6 b affattes således:

»§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. De øvrige medlemmer udpeges af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselslovens område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, således, at

der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 3. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.«

4. § 6 c affattes således:

»§ 6 c. Transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2. Sager herom kan anlægges ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Stk. 3. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 6, stk. 3, nr. 3. Denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter.

Stk. 4. Transportministeren hører de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.

Stk. 5. I sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«

5. § 7 affattes således:

»§ 7. Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 2. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og

antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.«

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 3 og 4, affattes således:

»*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 opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer føreren medregnet.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.«

2. § 18, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* En ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, skal enten

- 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller
- 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 3. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.

Stk. 5. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 2, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.

3. § 18 a affattes således:

»§ 18 a. Transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 18, stk. 2, nr. 1 og 2. Sager herom anlægges kan ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Stk. 3. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel, til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 18, stk. 2, nr. 3. Denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter.

Stk. 4. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til § 9, stk. 2, overholder § 9, stk. 3.

Stk. 5. I sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, nr. 1, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

§ 3

I lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017, som ændret ved § 50 i lov nr. 60 af 30. januar 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 1, nr. 9-11, affattes således:

- »9) hvorvidt de i § 3, stk. 5, i lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7,
- 10) hvorvidt de anførte betingelser i ferielovens § 3, stk. 3-5, er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7, og
- 11) hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.«

2. § 9, stk. 7 og 8, affattes således:

»Stk. 7. Sager efter stk. 1, nr. 10, kan indbringes for Arbejdsretten af en lønmodtager, dennes lønmodtagerorganisation eller arbejdsgiver eller en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.

Stk. 8. Sager efter stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.«

§ 4

I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

2. I § 7 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1-3.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3

3. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

Vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark

§ 8 c. En udenlandsk virksomhed skal betale en lønmodtager en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 2) buscabotagekørsel, eller
- 3) vejdelene af kombineret transport i Danmark.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af § 6, stk. 3, nr. 1, i lov om godskørsel, eller § 18, stk. 2, nr. 1, i lov om buskørsel.

§ 8 d. En udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, an-

melde kørslen hos Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsen skal ske efter lov om fremgangsmåden ved anmeldelse m.v. af visse oplysninger hos Erhvervsstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om muligheden for at ændre i og adgangen til de anmeldte oplysninger.

Stk. 3. Erhvervsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.

§ 8 e. Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 2. Enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal efter anmodning give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal kunne forevises på forlangende i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende opfyldelse af disse krav om dokumentation.

§ 8 f. Efterkommer en virksomhed ikke en anmodning om oplysninger efter § 8 e, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes.

Stk. 2. Klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter § 8 e, stk. 2, og pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 kan ikke tillægges opsættende virkning.

§ 8 g. Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse adgang til papirer m.v. mod behørig legitimation for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v. efter stk. 1.«

4. I § 10 a, stk. 1, indsættes som nr. 4 og 5:

- »4) Undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1.
- 5) Undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.«

5. I § 10 a, stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 1, nr. 1-3 og 5«

6. I § 10 a indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.«

7. I § 10 d, stk. 1, ændres »denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov« til: »denne lovs kapitel 2 og kapitel 3 a og regler udstedt i medfør heraf«

8. I § 10 d indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lovs kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

9. Efter § 10 d indsættes i kapitel 6:

»**§ 10 e.** Politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der har rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, er uberettiget i besiddelse af dette.

Stk. 3. Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse.«

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

Stk. 2. For indehavere af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 6 a, stk. 3, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 9, stk. 2, der er meddelt før lovens ikrafttræden, finder § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først anvendelse den 1. juli 2021, jf. dog stk. 3. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i stk. 2 tillade, at kravene efter denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om adgang til at meddele tilladelse efter stk. 3.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

2. Baggrund

- 2.1. Baggrunden for forslaget om ændring af national regulering
- 2.2. Baggrunden for forslaget om ændring af udstationeringsloven

3. Lovforslagets hovedpunkter

- 3.1. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører efter bus- og godskørselsloven
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.2. Overenskomstnævnet
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.3. Vejtransportrådet
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.4. Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.5. Anmeldelsesordning
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.6. Kontrol og håndhævelse
 - 3.6.1. Gældende ret
 - 3.6.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

4. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

5. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

6. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

7. De administrative konsekvenser for borgere

8. De miljømæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

10. Hørte myndigheder og organisationer

11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Den 15. januar 2020 blev der indgået en bred politisk aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Alternativet og Nye Borgerlige om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet. Regeringen og partierne bag aftalen blev enige om, at der via lovgivning skulle sikres samme rammevilkår i forhold til lønvilkår, når danske og udenlandske virksomheder udfører kørsler på danske landeveje. Nærværende lovforslag udgør en udmøntning af denne politiske aftale.

Formålet med lovforslaget er således at fastlægge et omkostningsniveau, som skal iagttages af vognmænd, der opererer i

henhold til en dansk tilladelse til gods- eller buskørsel, eller som udstationerer chauffører til Danmark i forbindelse med cabotagekørsel eller kombineret transport. Forslaget skal bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for chauffører og til at fremme færdselssikkerheden.

For det første indeholder forslaget et krav om, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel eller buskørsel enten skal følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område; være omfattet af en kollektiv

overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde omfattet af henholdsvis gods- eller buskørselslovens nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område; eller være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

For det andet foreslås det, at der på baggrund af de nævnte kollektive overenskomster fastsættes en timesats, der som minimum skal anvendes af udenlandske tjenesteydere, som udstationerer chauffører til at udføre cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

Med lovforslaget foreslås godskørselsloven, buskørselsloven samt udstationeringsloven således ændret. Endvidere foreslås lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter (Arbejdsretsloven) ændret, så Arbejdsretten tillægges kompetencen til at afgøre, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område inden for gods- og buskørselslovens område.

Særligt i relation til tilladelser til gods- og buskørsel har lovforslaget endvidere til formål at lade overenskomstnævnets sammensætning afspejle de til enhver tid værende mest repræsentative lønmodtagerorganisationer og repræsentative arbejdsgiverorganisationer på gods- og buskørselslovens område for chauffører i Danmark ved, at det ikke længere fastsættes direkte i loven hvilke konkrete arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer, der kan udpege medlemmer af nævnet. I stedet bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler herom. Samtidig udvides nævnets opgaver til også at omfatte spørgsmål om, hvorvidt en kollektiv overenskomst for chauffører, som gælder på hele det danske område, kan anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, hvis der er tvivl herom.

Endelig har lovforslaget i relation til tilladelser til gods- og buskørsel til formål, i lighed med overenskomstnævnet, at lade Vejtransportrådets sammensætning afspejle de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet ved, at det ikke længere fastsættes i loven, hvilke organisationer, der kan udpege medlemmer af nævnet, idet transportministeren i stedet bemyndiges til at fastsætte regler herom.

2. Baggrund

I august 2019 besluttede regeringen at nedsætte et lovforberedende udvalg, der skulle udmønte de anbefalinger vedrørende regulering af vejtransportområdet, som Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) og Dansk Arbejdsgiverforening (DA) afleverede til den daværende regering (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance) den 4.

april 2019, i et lovforslag. Betænkningen fra dette lovforberedende udvalg, hvori der er gjort nærmere rede for behovet for særlig regulering på området og overvejelser om en hensigtsmæssig udformning af lovgivningen, blev offentliggjort den 3. december 2019. Det fremgår således af betænkningen, at udvalget anbefaler en ændring af bestemmelserne om blandt andet aflønning i gods- og buskørselsloven, og – på baggrund af disse ændrede bestemmelser – via en ændring af udstationeringsloven fastsættelse af en timesats, som chauffører, der udstationeres til Danmark for at udføre cabotagekørsel og kombineret transport, mindst skal aflønnes med.

Den 15. januar 2020 blev der på baggrund af betænkningen indgået en politisk aftale om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet. Aftalen blev indgået mellem regeringen (S), V, DF, RV, SF, EL, K, ALT og NB, og har således opbakning fra et bredt flertal af Folketingets partier. Der er fire hovedpunkter i aftalen, idet den omhandler krav til udenlandske virksomheder, krav til nationale virksomheder, anmeldelse og registrering for udenlandske transportvirksomheder samt kontrol og sanktioner. Det fremgår af aftalen, at udmøntningen skal ske med afsæt i betænkningen fra det lovforberedende udvalg. Det fremgår endvidere af aftalen, at denne skal evalueres 2 år efter, at lovgivningen på området er fuldt ud gennemført.

I betænkningen, der således sammen med den politiske aftale af 15. januar 2020 udgør et væsentligt forarbejde til dette lovforslag, er kommissoriet for det lovforberedende udvalg optrykt, ligesom udvalgets sammensætning, mødeafholdelse m.v. fremgår. I det hele taget henvises til betænkningen for nærmere oplysning om udvalgets overvejelser både i forhold til den foreslåede ændring af gods- og buskørselsloven m.v., reguleringen i relation til chauffører, som udstationeres til Danmark, anmeldelsespligt samt kontrol og sanktioner.

2.1. Baggrunden for forslaget om ændring af national regulering

Den daværende regering bestående af partierne Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti nedsatte i efteråret 2018 en arbejdsgruppe med deltagelse af de relevante arbejdsgiverorganisationer og faglige organisationer på vejtransportområdet. Arbejdsgruppen havde blandt andet til opgave at komme med forslag, der kan understøtte og sikre ordnede forhold på vejtransportområdet og blev nedsat som opfølgning på en vedtagelsestekst (V5) af 7. november 2018 om udenlandske chauffører, vedtaget af et enigt Folketing.

I forbindelse med arbejdsgruppens arbejde sendte FH og DA de 2 hovedorganisationers fælles anbefalinger.

Konkret foreslog DA og FH, at det ved en ændring af udstationeringsloven sikres, at udenlandske vognmænd, der udfører national kørsel i Danmark, skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på området mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. DA og FH foreslog, at godskørselsloven ændres i overensstem-

melse hermed, så det sikres, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning mindst skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselsområdet mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Hovedorganisationernes forslag omhandlede cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport, der blev udført af biler over 3.500 kg., og ikke varebiler, som blev omfattet af godskørselslovens tilladelseskra­v ved en ændring af godskørselsloven, der trådte i kraft d. 1. juli 2019.

2.2. Baggrunden for forslaget om ændring af udstationeringsloven

I regi af den nævnte arbejdsgruppe indgik to af arbejdsgruppens parter, DA og FH, den 4. april 2019 en bilateral aftale til sikring af ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører cabotage og kombinerede transporter i Danmark. Med aftalen stilles der forslag om, at vognmænd, som udfører cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark, ved lov skal forpligtes til at give de i Danmark udstationerede chauffører en løn, der svarer til niveauet i de overenskomster, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på henholdsvis godskørsels- og busområdet i Danmark. Omkostningsniveauet skal således iagttages af både danske og udenlandske vognmænd, og myndighederne skal føre kontrol med, at det overholdes.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører efter godskørselsloven

3.1.1. Gældende ret

Færdselsstyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, og tilladelser til buskørsel, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1.

Indehavere af tilladelser til godskørsel eller buskørsel skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Ved manglende overholdelse kan vognmandens tilladelse efter omstændighederne tilbagekaldes, jf. godskørselslovens § 12, stk. 1, litra a, og buskørselslovens § 14, stk. 1, litra a.

Bestemmelserne er formuleret ens og har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster, om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelserne tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561.

Det fremgår af forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, at denne bestemmelse svarer til § 6, stk. 2, i den tidligere gældende lov om godstransport med motorkøretøjer, som blev ophævet med godskørselslovens ikrafttrædelse. Det fremgår af forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til en kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen kan støtte ret på et krav om efterbetaling over for sin arbejdsgiver. I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004, jf. U. 2004.2579. Ø, fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren.

Buskørselslovens § 18, stk. 2, svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven. Hensynene bag buskørselslovens § 18, stk. 2, svarer således til hensynene bag godskørselslovens § 6, stk. 3.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der indtil efteråret 2018, hvor området overgik til Færdselsstyrelsen, udstedte tilladelser til godskørsel og buskørsel, fortolkede indtil Højesterets dom af 4. februar 2015, jf. U. 2015.1509. H, bestemmelserne således, at chauffører, der udfører godskørsel eller buskørsel, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende overenskomst. Bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, indebærer efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens daværende fortolkning ikke en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men derimod alene en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel eller buskørsel, levede op til intentionerne anført i bemærkningerne til forslaget til § 6, stk. 3, i godskørselsloven, hvorefter løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

I den ovenfor nævnte dom udtalte Højesteret sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det var anført, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til den daværende taxilovs § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel.

En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven. Godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med

buskørselslovens § 18, stk. 2, ligesom forarbejderne til bestemmelserne svarer til hinanden. Uanset, at Højesterets dom alene angår buskørselslovens § 18, stk. 2, (og § 5, stk. 5, i den daværende taxilov) omtales også forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i begrundelsen. Retsstillingen efter Højesterets dom vedrører således også godskørselslovens § 6, stk. 3.

I forbindelse med en ændring af godskørselsloven og buskørselsloven med lov nr. 746 af 1. juni 2015 blev der stillet krav om, at også udenlandske chaufførvirksomheder, dvs. virksomheder etableret i et andet land end Danmark, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Konsekvensen af Højesterets dom af 4. februar 2015, hvor enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven og buskørselsloven, slår således også igennem i forhold til bestemmelserne om udenlandske chaufførvirksomheder.

3.1.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015, at formuleringerne af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5, og buskørselslovens § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2, ikke er tilstrækkelig klare.

Således kan de gældende bestemmelser ikke længere anvendes i overensstemmelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens daværende praksis, der indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 ikke indebar en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører levede op til, at løn, hviletid m.v. ikke måtte blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Det er med nærværende lovforlag hensigten at skabe klar hjemmel til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører lever op til, at løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden og med ulige arbejdsvilkår for chaufførerne.

Det foreslås på den baggrund at ændre ordlyden af godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorefter bestemmelserne opdeles i tre numre. Der indføres således et udtrykkeligt lovmæssigt krav om, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, enten skal følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsenta-

tive arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område; være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område; eller være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der foreslås en tilsvarende ændring af buskørselslovens § 18, stk. 2. Bemærkningerne nedenfor om godskørselslovens § 6, stk. 3, gælder således parallelt for buskørselslovens § 18, stk. 2, idet bestemmelserne er udformet ens.

Med forslaget til § 6, stk. 3, vil en ansøger eller en tilladesindehaver således kunne opfylde godskørselslovens krav om løn- og arbejdsvilkår på tre måder. I alle tre tilfælde vil det være en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der overordnet set danner grundlag for chaufførernes løn- og arbejdsvilkår og som dermed sikrer, at chaufførerne har overenskomstmæssige vilkår, som bidrager til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden – dog således, at også et omkostningsniveau eller en landsdækkende kollektiv overenskomst, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, vil kunne lægges til grund for en gods- eller buskørseltilladelse.

En virksomhed eller overenskomst vil fremover leve op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, når det samlede omkostningsniveau (såsom timeløn, tillæg, ge- nebetalinger, fridage ud over ferielovens minimum, pension m.v.) ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster.

Det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, om lønomkostningerne i en virksomhed eller overenskomst lever op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau, med de retningsgivende overenskomster og ikke en vurdering punkt for punkt.

Ved vurderingen af, hvorvidt en virksomhed omfattet af en anden overenskomst følger det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter, skal der derfor tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvorfor det ikke må medføre, at virksomheden pålægges yderligere lønomkostninger, hvis den allerede lever op til det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter.

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster for chauffører der må anses for at være indgået af mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette gælder uanset, om der er tale om en kollektiv overenskomst for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselslovens område, eller om der er tale om en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde, som er omfattet af godskørselslovens krav om tilladelse, jf. § 1, stk. 1. Vurderingen af repræsentativitet kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan. Det er transportministeren, i praksis Færdselsstyrelsen, der foretager denne vurdering, evt. efter høring af overenskomstnævnet.

Der tages ikke stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

I dag drejer det sig om transportoverenskomsterne indgået af 3F-transport med hhv. DI/ATL og Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL. Disse overenskomster samt overenskomster indgået med enkeltvirksomheder/uorganiserede vognmænd, der tiltræder disse brancheoverenskomster, dækker i dag 80-90 pct. af chaufførerne på gods- og busområdet, hvorfor disse – på nuværende tidspunkt - er mest repræsentative for lønniveauet på området.

Såfremt en virksomhed er omfattet af en kollektiv overenskomst for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, opfylder virksomheden i kraft heraf § 6, stk. 3, nr. 1.

Der findes tillige en række andre overenskomster, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde på godskørselslovens område for køretøjer over 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. Omkostningsniveauet heri kan alternativt følges, såfremt vognmanden er omfattet af overenskomsten, og overenskomsten er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Endelig fremgår det af lovforslaget, at kravet om løn- og arbejdsvilkår tillige kan opfyldes ved, at en virksomhed er omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Det vil således være tilstrækkeligt, at en vognmand i forbindelse med en ansøgning alene angiver at være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst som nævnt i forslaget til § 6, stk. 3, nr. 3, såfremt transportministeren tidligere har haft denne overenskomst til bedømmelse, hvor den vurderes at leve op til lovens krav, jf. nedenfor.

Det er transportministeren, i praksis Færdselsstyrelsen, der foretager vurderingen af, hvorvidt en virksomhed opfylder § 6, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3. Det vil for så vidt angår § 6, stk. 1, nr. 1 og 3, bero på en konkret vurdering, henholdsvis hvorvidt en virksomheds omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster, og hvorvidt omkostningsniveauet i en landsdækkende kollektiv overenskomst ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster. Det vil dermed ikke påhvile ansøgerne eller de pågældende arbejdsgiverforeninger eller fagforeninger at påvise og udrede, hvorvidt et omkostningsniveau eller en landsdækkende kollektiv overenskomst ikke afviger væsentligt og entydigt fra overenskomsten indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på henholdsvis bus- og godskørselslovens område i Danmark, og som gælder for hele det danske område, jf. de foreslåede § 6, stk. 3, nr. 1, i godskørselsloven og § 18, stk. 2, nr. 1, i buskørselsloven. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelige via Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Når en landsdækkende kollektiv overenskomst har været lagt til grund for tildeling af en gods- eller buskørselstilladelse eller det er konstateret, at overenskomsten generelt lever op til det omkostningsniveau, loven stiller krav om, jf. forslaget til § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, vil Færdselsstyrelsen i den forbindelse på deres hjemmeside desuden løbende angive og ajourføre en opgørelse over de landsdækkende kollektive overenskomster, hvis omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på gods- eller buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Det foreslås endvidere at justere ordlyden af godskørselslovens § 6 a, stk. 5, og buskørselslovens § 9, stk. 3, som konsekvens af de foreslåede ændringer af § 6, stk. 3, således at der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav for udenlandske chaufførvirksomheder om at følge de samme regler, som beskrevet ovenfor.

Lovforslaget indeholder også en ændring af lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, hvor det foreslås, at Arbejdsretten angives som rette værneting ved retlige tvister om, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræ-

sentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område.

3.2. Overenskomstnævnet

3.2.1. 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, og § 6 c. Overenskomstnævnet kan også afgive udtalelse om, hvorvidt udenlandske chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelser om løn, overarbejde, pension og feriepenge i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. § 6 c. Det fremgår desuden af § 6 b, stk. 5, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om vognmandsvirksomheders og udenlandske chaufførvikarvirksomheders overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, og § 9, stk. 3, 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, jf. godskørselslovens § 6 c, stk. 3. Det er i bestemmelsen fastsat, at to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Endvidere suppleres nævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. Det er herudover fastsat, at nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Forinden transportministeren hører overenskomstnævnet, bliver overenskomstparterne i medfør af godskørselslovens § 6 c og buskørselslovens § 18 a hørt til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed eller en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed 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.

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 tilstrækkeligt grundlag for

at påføre sanktioner over for virksomheden fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Overenskomstnævnet giver transportministeren mulighed for at sikre en mere effektiv kontrol med, om virksomhederne følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører på gods- og buskørselsområdet.

3.2.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at sikre, at overenskomstnævnets sammensætning afspejler de til enhver tid værende repræsentative arbejdsmarkedsparter på chaufførområdet, har Transport- og Boligministeriet fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være direkte fastsat i godskørselsloven, hvilke præcist angivne arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer der kan udpege medlemmer af nævnet.

For at sikre, at nævnets sammensætning afspejler de til enhver tid værende mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på chaufførområdet, foreslås det, at det alene fastsættes i loven, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af medlemmer udpeget af de i § 6, stk. 3, omtalte mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. de specielle bemærkninger til § 6, stk. 3, med et ligeligt antal medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside samt en formand, der skal være landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand.

For så vidt angår arbejdsmarkedsparter på arbejdsgiversiden er det således fortsat hensigten, at flere organisationer fremover kan udpege medlemmer til overenskomstnævnet. DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver udgør for tiden de parter, der fra arbejdsgiverside kan udpege medlemmer til overenskomstnævnet. Med den foreslåede formulering gøres bestemmelsen robust over for eventuelle fremtidige organisationsmæssige ændringer eller sammenlægninger.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst. Der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Dermed vil overenskomstnævnets medlemmer efter de nuværende forhold fortsat udpeges af de samme organisationer, der i dag fremgår direkte af loven. Med den foreslåede bestemmelse åbnes der dog op for, at nye organisationer eller andre eksisterende organisationer kan overtage opgaven med at udpege medlemmer til overenskomstnævnet, såfremt disse organisationer i fremtiden måtte udgøre de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselsområdet, jf. § 6, stk. 3.

Det er fortsat Transport- og Boligministeriets opfattelse, at overenskomstnævnets formand og suppleanten for formanden skal være landsdommer, hvilket som nævnt fortsat vil være fastsat i loven. Transport- og Boligministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at overenskomstnævnets udtalelser kan være af væsentlig betydning for den enkelte vognmandsvirksomhed. Nævnets udtalelse indgår således i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at påføre sanktioner over for en virksomhed fx i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Det er fortsat væsentligt, at antallet af medlemmer fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside er ens. Repræsenteres fx arbejdsgiverne af flere organisationer eller foreninger end lønmodtagerne, må de enkelte organisationer på lønmodtagerside udpege flere medlemmer.

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt at fastholde lovens bestemmelser om, at medlemmerne udpeges for en 4-årig periode. Udpegningerne vil kunne forlænges, som det er tilfældet efter den gældende bestemmelse.

Det foreslås at videreføre bestemmelsen om, at overenskomstnævnet udarbejder en forretningsorden, der godkendes af transportministeren, jf. forslaget til § 6 b, stk. 3.

Det foreslås endvidere med § 6 b, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.

Nævnets opgaver på godskørselslovens område foreslås samlet i § 6 c. Det foreslås i forlængelse heraf, at den gældende § 6 b, stk. 5, udgår af godskørselsloven. Dette forslag har til hensigt at præcisere processen for inddragelse af overenskomstnævnet, idet det foreslås, at nævnet først hører i de i § 6 c, stk. 1 og 4, nævnte tilfælde efter forudgående høring af de relevante overenskomstparter, jf. forslaget til § 6 c, stk. 5, og alene i de tilfælde, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt.

Desuden foreslås en udvidelse af overenskomstnævnets opgaver og kompetencer. Ændringerne er en følge af forslaget til § 6, stk. 3.

Det foreslås således i § 6 c, stk. 2, 1. pkt., at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark. Det foreslås i 2. pkt., at sager herom kan anlægges ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Det foreslås desuden i § 6 c, stk. 3, at transportministeren også kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelser-

ne i § 6, stk. 3, nr. 3. Denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter. Disse bestemmelser er nye og følger af de foreslåede ændringer af § 6, stk. 3.

Forslaget til § 6 c, stk. 3, tager navnlig sigte på sager, hvor transportministeren – i praksis Færdselsstyrelsen – første gang modtager en ansøgning om en godskørselstilladelse, hvor der er lagt en kollektiv overenskomst til grund, som Færdselsstyrelsen på det tidspunkt endnu ikke har taget stilling til. I det tilfælde forudsættes det, at Færdselsstyrelsen som led i sagsbehandlingen hører overenskomstnævnet. Færdselsstyrelsen kan dog også i andre tilfælde vælge at høre overenskomstnævnet, når høringen sker som led i behandling af en ansøgning efter § 1, stk. 1.

Desuden tager bestemmelsen sigte på de tilfælde, hvor der er indgået en ny landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører mellem parter, som ikke udgør de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og hvor parterne tidligere har indgået en kollektiv overenskomst, der har dannet grundlag for udstedelse af en tilladelse, og hvor bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i den nye kollektive overenskomst har ændret sig. I de tilfælde forudsættes de relevante parter at rette henvendelse til Færdselsstyrelsen med henblik på en vurdering af, om den indgåede kollektive overenskomst lever op til kravene i § 6, stk. 3, nr. 3.

De relevante parter kan dog til enhver tid fremsætte en fælles anmodning til Færdselsstyrelsen om at vurdere, om en kollektiv overenskomst opfylder kravet i § 6, stk. 3, nr. 3. Det forudsættes herved, at der er tale om en gældende kollektiv overenskomst.

I buskørselsloven foreslås det, at § 18 a fortsat skal regulere overenskomstnævnets opgaver på buskørselslovens område. Buskørselslovens § 18 a foreslås ændret svarende til de foreslåede ændringer af godskørselslovens § 6 c, så der skabes parallelitet mellem de to love. Der henvises således til bemærkningerne ovenfor til nævnets opgaver på godskørselslovens område.

3.3. Vejtransportrådet

3.3.1. Gældende ret

Vejtransportrådet er reguleret i godskørselslovens § 7. Vejtransportrådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Vejtransportrådet består i dag af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Det er i loven fastsat, at ti medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Spe-

ditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

3.3.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at sikre, at også Vejtransportrådets sammensætning, i lighed med overenskomstnævnet, afspejler de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet, har Transport- og Boligministeriet fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være fastsat direkte i godskørselsloven, hvilke brancheorganisationer, der kan indstille medlemmer til Vejtransportrådet, hvilket i stedet skal fastsættes ved bekendtgørelse.

Det foreslås således fastsat i godskørselslovens § 7, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren, samt at transportministeren blandt rådets medlemmer udpeger formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Det fastholdes i loven, at rådets opgave er at drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og komme med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Det foreslås endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder udpegnings af medlemmer, antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.

3.4. Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven

3.4.1. Gældende ret

I forhold til udstationerede chauffører, som ikke er chaufførvikarer, men som udstationeres til Danmark for at udføre cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, er der ikke i den gældende lovgivning bestemmelser om aflønning.

Der vil inden for gældende rammer, herunder udstationeringslovens § 6 a, kunne iværksættes kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst dækkende det pågældende chaufførarbejde, men der stilles hverken i udstationeringsloven eller gældende lovgivning på transportområdet krav om, at et bestemt omkostningsniveau iagttages af udenlandske arbejdsgivere, der udstationerer chauffører til Danmark. Der foretages derfor heller ikke i dag myndighedskontrol af udstationerede chaufførers aflønning.

3.4.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forslagene om ændringer af udstationeringsloven ligger i naturlig forlængelse af de foreslåede ændringer i gods- og buskørselsloven, der er beskrevet ovenfor i afsnit 3.1.2., idet disse ændringer udgør grundlaget for fastlæggelsen af det

relevante omkostningsniveau og anvendelse heraf til fastsættelse af en timesats, som udstationerede chauffører, der udfører cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, mindst skal aflønnes med. I det foreslåede nye kapitel 4 a foreslås det således, at de pågældende chauffører mindst skal betales med en bestemt timesats, og at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om timesatsen efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter.

Det foreslås, at timesatsen fastsættes på baggrund af de relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, som skal lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Inddragelsen af arbejdsmarkedets parter understøtter transportministerens anvendelse af de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund, og sikrer retvisende udmøntning af de relevante lønbestemmelser ved fastsættelsen af timesatsen.

Ud over at sikre inddragelse af parterne i overensstemmelse med den danske arbejdsmarkedsmodel er begrundelsen for, at fastsættelsen af timesatsen foreslås gennemført via bemyndigelse inden for de nævnte rammer, at overenskomsterne jævnligt ændres eller fornyes, og med adgang til at regulere timesatsen ved bekendtgørelse sikres, at justeringer i relevante overenskomster hurtigt og smidigt kan reflekteres i timesatsen. Det kan i den forbindelse fremhæves, at der ved udnyttelsen af den givne bemyndigelse til ministeren alene vil være tale om udmøntning af et via overenskomsterne fastlagt omkostningsniveau, jf. også det i de specielle bemærkninger til § 4, nr. 3, anførte om, at timesatsen nødvendigvis må fastsættes på et niveau, så arbejdsgivere for udstationerede chauffører ikke stilles ringere end danske vognmænd på området.

De bestemmelser, der herudover foreslås indeholdt i kapitel 4 a, omhandler dels pligt til anmeldelse af cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport ved udstationering til Danmark, og dels er der bestemmelser om kontrol og håndhævelse i forhold til fremsendelse af dokumentation m.v.

3.5. Anmeldelsesordning

3.5.1. Gældende ret

Udenlandske tjenesteydere, der midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, er omfattet af anmeldelsespligten til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), jf. udstationeringslovens §§7 a-7 f. Anmeldelsen til RUT skal ske senest samtidig med, at arbejdet igangsættes i Danmark. For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
2. Dato for påbegyndelse og afslutning af tjenesteydelsen.
3. Arbejdsstedsadresse hvor tjenesteydelsen udføres.
4. Kontaktperson for virksomheden. Kontaktpersonen skal udpeges af virksomheden blandt de personer, der

arbejder i Danmark i forbindelse med udførelse af arbejdsopgaven.

5. Virksomhedens og tjenesteydelsens branchekode.
6. Identiteten af de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse, samt varigheden af udførelse af den pågældende tjenesteydelse.
7. Oplysninger om eventuel momsregistrering i hjemlandet.
8. Oplysninger om socialsikringsforhold for de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse.
9. Oplysninger om dansk hvervgiver i forbindelse med tjenesteydelsen, hvis hvervgiveren ikke er en privatperson.

Anmeldelsespligten til RUT gælder som udgangspunkt ved udstationering inden for alle brancher, men der er dog visse undtagelser fra anmeldelsespligten. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens cabotagekørsel med gods ikke er omfattet af anmeldelsespligten.

3.5.2. *Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

For så vidt angår anmeldelse indføres der således en særskilt anmeldelsesordning for tjenesteydelser på transportområdet. Som en konsekvens af, at der indføres en særlig anmeldelsesordning på transportområdet, foreslås dette område undtaget fra den almindelige pligt til anmeldelse i RUT.

Den foreslåede ordning vil dog på en del punkter være sammenfaldende med det, der gælder med hensyn til anmeldelse i RUT allerede. Anmeldelse skal således ske til Erhvervsstyrelsen, og det kan tillige nævnes, at anmeldelse skal ske senest, når den pågældende kørsel påbegyndes, jf. den foreslåede § 8 d, stk. 1. Med den foreslåede § 8 d indføres der således en særskilt anmeldelsespligt for tjenesteydelser på transportområdet, der omfatter cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel samt vejdelen af kombineret transport, når vejdelen udelukkende foregår i Danmark. Anmeldelsespligten påhviler udenlandske virksomheder, og det vil være Erhvervsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret. Idet aflønningskravet alene påhviler arbejdsgiveren for den chauffør, der udfører den pågældende transport, omfatter anmeldelsespligten ikke selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

Det foreslås endvidere at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes, og om muligheden for at ændre i og adgangen til de anmeldte oplysninger. Følgende oplysninger forventes at skulle indgives ved anmeldelse:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
2. Oplysninger om transportform.
3. Identitet af køretøj (nummerplade).
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.

5. Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel.

Endelig foreslås Erhvervsstyrelsen tillagt bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.

3.6. *Kontrol og håndhævelse*

3.6.1. *Gældende ret*

Der føres ikke i dag kontrol med aflønning af udstationerede chauffører, som kører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark.

Det bemærkes, at offentlige myndigheder, som foretager kontrol- og tilsynsbesøg, skal overholde reglerne i retssikkerhedsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 21. november 2019 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, når de gennemfører visse tvangsindgreb.

Kontrollen med ulovlig cabotagekørsel, der ikke omfatter aflønning, er en integreret del af politiets samlede tungvognskontrol, hvilket betyder, at et udenlandsk køretøj, som standses i forbindelse med indsatsen, ikke kun kontrolleres for overtrædelse af reglerne om cabotagekørsel, men også for overtrædelse af andre særlige bestemmelser, der gælder for tunge køretøjer, herunder reglerne om køre- og hviletid, transport af farligt gods, særtransporter, reglerne om bus- og godskørsel m.v.

Ved cabotagekontrollen foretages først en kontrol af, om betingelserne for udførelse af cabotagekørsel er opfyldt, herunder at transportvirksomheden er i besiddelse af en fællesskabstilladelse (en tilladelse til at udføre international transport i EU).

Politiet påser endvidere, om transporten lever op til kravene for lovlig cabotagekørsel, herunder om der er klart bevis i form af dokumentation for, at der er gennemført en forudgående international transport, samt dokumentation for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført i værtsmedlemsstaten. Som klart bevis anses skriftlig dokumentation enten i papirform eller i elektronisk form, der indeholder alle de oplysninger, som fremgår af cabotageforordningens artikel 8, stk. 3, litra a-g, og som fremstår læseligt. Dokumentationen vil ofte foreligge i papirform, som tilfældet fx er med fragtbreve (internationale CMR-fragtbreve eller andet fragtdokument).

Der kan ikke stilles yderligere krav til bevisets form eller sprog, eller i øvrigt forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne for at udføre cabotagekørsel er opfyldt. Derimod er der intet til hinder for, at politiet ved kontrol inddrager anden dokumentation, fx oplysninger om køretøjets kørselsmønster, der er registreret via politiets system for automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG).

Klart bevis for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

Herved forstås i praksis, at beviset skal kunne fremvises inden for en rimelig tid efter politiets standsning af køretøjet og senest ved afslutningen af kontrollen. Derimod kræves ikke, at beviset kan forevises umiddelbart efter standsningen af køretøjet, og chaufføren skal således gives mulighed for at fremskaffe beviset, fx elektronisk.

Digital/elektronisk fremsendelse af dokumentation i løbet af kontrollen accepteres således, medmindre dette medfører en væsentlig forsinkelse af politiets kontrol.

Politiet har i medfør af godskørselslovens § 16 mulighed for at tilbageholde køretøjet, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor.

Rent praktisk tages telefonisk kontakt til transportvirksomheden med underretning om overtrædelserne og bødernes størrelse. I den forbindelse aftales betalingsmåden eller sikkerhedsstillelsen med henblik på frigivelse af køretøjet.

3.6.2. Beskæftigelsesministeriets og Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at sikre overholdelsen af det med lovforslaget foreslåede aflønningskrav på vejtransportområdet foreslås det, at der oprettes et nyt kontrolsystem målrettet kontrollen med de vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, som kører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark. Kontrollen, der reguleres af den foreslåede § 8 e, vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen.

I den foreslåede § 8 e fastsættes således, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d. Færdselsstyrelsen foreslås at kunne anmode om oplysninger fra udenlandske virksomheder og at kunne indhente oplysninger fra udenlandske myndigheder, så kontrolopgaven kan varetages. Transportministeren foreslås bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om de dokumentationskrav, der skal opfyldes, og Færdselsstyrelsen foreslås tillagt beføjelser, såsom adgang til, ved overskridelser af frister for tilvejebringelse af dokumentation, at pålægge tvangsbøder, samt adgang til data, hvis det skønnes nødvendigt for Færdselsstyrelsens tilsyn.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v. uden retskendelse, jf. den foreslåede § 8 g, er et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, som retssikkerhedsloven i sin helhed finder anvendelse på, jf. lovens §

1, stk. 1, nr. 2. Ifølge retssikkerhedslovens § 5, stk. 1, skal en part underrettes forud for gennemførelsen af en beslutning om iværksættelse af et tvangsindgreb. Dette udgangspunkt kan fraviges helt eller delvist, navnlig hvis øjemedet med tvangsindgrebets gennemførelse ville forspildes, hvis forudgående underretning skulle gives, jf. samme lovs § 5, stk. 4, nr. 1.

Mistænkes en virksomhed med rimelig grund for at have begået et strafbart forhold, kan tvangsindgreb over for den mistænkte med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, alene gennemføres efter reglerne i retsplejeloven om strafferetsplejen, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1. Det gælder, uanset om mistanken foreligger før iværksættelsen af det pågældende tvangsindgreb, eller først opstår efterfølgende.

Er der konkret mistanke om, at en virksomhed har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger til myndigheden ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 10, stk. 1.

Kontrollen, der henhører under Færdselsstyrelsen, vil blive understøttet af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. Politiet vil i den forbindelse føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet i henhold til den foreslåede § 8 d, stk. 1, og reglerne fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Færdselsstyrelsen vil med fordel kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrol med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c.

Det foreslås desuden, at politiet, under nærmere angivne betingelser, vil kunne tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af §§ 8 c og 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Kontrollen med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, foretages af Færdselsstyrelsen som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, kan indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af de i registret anmeldte kørsler.

Hvis der på baggrund af Færdselsstyrelsens undersøgelser konstateres en konkret mistanke om, at virksomheden ikke overholder det lovfastsatte krav til aflønning, skal sagen overgives til politiet med henblik på efterforskning og eventuel strafforfølgning. Færdselsstyrelsen indgiver i den forbindelse en begrundet anmeldelse til politiet med oplysninger om baggrunden for, at myndigheden finder, at det lovfastsatte krav til aflønning ikke er overholdt, og oversender i den forbindelse den relevante dokumentation til politiet. Po-

litiet og anklagemyndigheden vurderer herefter, om der er behov for yderligere efterforskning, og om der er grundlag for at rejse tiltale i sagen.

Endelig foreslås, at overtrædelse af §§ 8 c og 8 e sanktioneres med bøde. Ved udmålingen af bøden kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt. Transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bødestraf, jf. den foreslåede § 8 e, stk. 4.

4. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

De EU-retlige regler for behandlingen af personoplysninger findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (herefter databeskyttelsesforordningen).

Databeskyttelsesforordningen suppleres i Danmark af lov 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (herefter databeskyttelsesloven).

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger i forskellige sammenhænge:

Med lovforslaget indføres blandt andet pligt til, at visse tjenesteydelser på transportområdet skal anmeldes i en særlig registerløsning hos Erhvervsstyrelsen. Oplysningskravene vil blive fastsat ved bekendtgørelse, og det forventes, at der i den forbindelse vil blive fastsat regler om, at der bl.a. skal ske anmeldelse af chaufførens navn og øvrige identifikationsoplysninger samt kontaktoplysninger.

Oplysningerne vil blive behandlet af Erhvervsstyrelsen som dataansvarlig for registret. Andre myndigheder, herunder kontrolmyndighederne, vil have adgang til oplysningerne i det omfang dette sker med henblik på håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for den pågældende tjenesteydelse i Danmark. I det omfang myndighedernes videreanvender oplysningerne i egne registre, bliver myndighederne dataansvarlige i den forbindelse.

Lovforslaget indebærer desuden kontrol af udenlandske vognmænds overholdelse af førnævnte anmeldelsespligt og af det fastsatte omkostningsniveau for aflønning. I den forbindelse vil kontrolmyndighederne behandle personoplysninger i form af chaufførens navn og øvrige identifikationsoplysninger samt kontaktoplysninger, ligesom der vil blive behandlet lønoplysninger i forbindelse med kontrollen. Der vil således primært være tale om oplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6.

Databeskyttelsesforordningens artikel 6 fastlægger mulighederne for at behandle personoplysninger. Det fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, at behandlingen kun er lovlig, hvis og i det omfang mindst ét af de forhold, der er nævnt i bestemmelsen, gør sig gældende, herunder hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt, jf. artikel 6, stk. 1, litra e.

Formålet med den foreslåede anmeldelsespligt og den foreslåede kontrolordning er at sikre overholdelsen af det foreslåede aflønningskrav på vejtransportområdet, der gælder for udenlandske virksomheder i Danmark. Kontrollen vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen. Dette er efter Transport- og Boligministeriets og Beskæftigelsesministeriets vurdering i samfundets interesse for at sikre fair konkurrence og lige vilkår for arbejdstagerne.

Transport- og Boligministeriet og Beskæftigelsesministeriet vurderer, at kontrolmyndighedernes behandling ligeledes er inden for rammerne af forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, da behandlingen sker i samfundets interesse ovenfor og behandlingen henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som kontrolmyndighederne har fået pålagt.

Med de foreslåede bestemmelser fastsættes der nationale særregler inden for de rammer, der er fastsat i forordningens artikel 6, stk. 2 og 3. Transport- og Boligministeriet og Beskæftigelsesministeriet vurderer, at bestemmelserne lever op til kravet i forordningens artikel 6, stk. 2, om at være mere specifikke om anvendelsen af forordningen. Reglerne er således specifikt afgrænset til at vedrøre personoplysninger, som er nødvendige for at håndhæve de regler og vilkår, der gælder ved udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, herunder oplysninger om chaufførens identitet samt kontaktoplysninger. Transport- og Boligministeriet og Beskæftigelsesministeriet vurderer endvidere, at bestemmelserne er proportionale, idet oplysningerne alene er begrænset til oplysninger, som er nødvendige for, at reglerne i udstationeringsloven kan håndhæves.

Det bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at myndighederne i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet vil skulle behandle oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold, der er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 9 om særlige kategorier af personoplysninger.

Efter artikel 9 er der særlige betingelser for behandlingen af denne kategori af personoplysninger.

Her kan der fx ske behandling efter forordningens artikel 9, stk. 2, litra f, hvis behandling er nødvendig, for at retskrav kan fastlægges, gøres gældende eller forsvares, eller når domstole handler i deres egenskab af domstol.

Efter forordningens artikel 9, stk. 2, litra g, kan behandling ligeledes ske, såfremt behandlingen er nødvendig af hensyn til væsentlige samfundsinteresser på grundlag af EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret og står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges, respekterer det væsentligste indhold af retten til databeskyttelse og sikrer passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende rettigheder og interesser.

I forhold til kontrolmyndighedernes eventuelle behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold er det Transport- og Boligministeriets og Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 9, stk. 2, litra f og g, er opfyldt. Det forudsættes således, at der ved tilrettelæggelsen af myndighedernes kontrol af aflønningskravet fastsættes passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende rettigheder og interesser, fx en særlig begrænsning af, hvilke personer, som har adgang til oplysningerne.

Som nævnt ovenfor er det også i forhold til denne særlige kategori af oplysninger Transport- og Boligministeriets og Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt.

Herudover skal de grundlæggende principper i forordningens artikel 5 altid iagttages. Det følger bl.a. heraf, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede (lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed). Endvidere må personoplysninger indsamles til legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål (formålsbegrænsning). Herudover skal personoplysninger være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles (dataminimering). Det er Transport- og Boligministeriets og Beskæftigelsesministeriets vurdering, at myndighedernes behandling af personoplysninger i henhold til det foreslåede bestemmelser lever op til disse betingelser.

Behandlingen af personoplysninger i medfør af lovforslaget vil i øvrigt skulle ske i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og forslag til databeskyttelsesloven, herunder reglerne om den registreredes rettigheder i kapitel 3 og kapitel 6 samt reglerne om behandlingssikkerhed i forordningens kapitel 4.

Det bemærkes, at det følger af lovforslaget, at politiet vil behandle personoplysninger både i forbindelse med vejsidekontrollen, og når en sag videregives fra Færdselsstyrelsen til politiet, såfremt der på baggrund af Færdselsstyrelsens undersøgelser konstateres en konkret mistanke om, at virksomheden ikke overholder det lovfastsatte krav til aflønning. Politiet vil behandle oplysningerne efter retshåndhævelsesloven.

5. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes at have implementeringsmæssige og økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Erhvervsstyrelsen forventer at skulle udvikle en særskilt anmeldelsesordning, hvor udenlandske transportvirksomheder skal anmelde en række oplysninger. Det vurderes, at en anmeldelsespligt for udenlandske transportvirksomheder i et særskilt register vil medføre en merudgift for Erhvervsstyrelsen på 13 mio. kr. i perioden 2020-2023. Registrets oprettholdelse vil fra 2024 medføre merudgift for Erhvervsstyrelsen på ca. 2 mio. kr. årligt til reinvesteringer, drift og vedligeholdelse.

De estimerede merudgifter er beregnet på baggrund af Erhvervsstyrelsens erfaringer med udvikling og vedligehold af RUT, og der er tale om kvalificerede estimater for udvikling og vedligehold af anmeldelsesløsning for udenlandske transportvirksomheder. Da det er estimerede merudgifter, vil disse naturligvis være forbundet med en vis usikkerhed.

Estimaterne til udvikling af den nye løsning tager højde for bl.a. udgifter til konsulentbistand, særskilt serverdrift og gennemførelse af en række sikkerheds- og funktionalitetstests. Derudover er estimaterne tilpasset forventningen om at kunne genbruge en række visninger og funktionalitet fra RUT ved udviklingen af den nye anmeldelsesløsning.

Det forventes, at idriftsættelsen af registret med anmeldelsesløsningen vil være klar til at understøtte anmeldelseskravet fra den 1. januar 2021.

Politiet skal føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet samt forestå den strafferetlige efterforskning i sager, hvor der er mistanke om overtrædelse. Herudover vil der være afledte udgifter til yderligere sigtelser og tiltalerejsninger. Udgifterne på justitsområdet vil udgøre ca. 5 mio. kr. i 2020 og fra 2021 ca. 10 mio. kr. årligt.

Færdselsstyrelsen under Transport- og Boligministeriet vil ved stikprøvekontrol skulle vurdere, om en pågældende udenlandsk virksomhed overholder aflønningskravet. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter på i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. i 2020 og 11,9 mio. kr. årligt herefter.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet.

Lovforslaget er i overensstemmelse med princip 2 om, at kommunikation skal ske digitalt, idet der i loven foreslås en pligt til at anmelde relevant kørsel, der udføres af en udenlandsk virksomhed i Danmark, og som understøttes af en digital indberetningsløsning, der udvikles af Erhvervsstyrelsen. Løsningen vil endvidere blive tilpasset mobil- og tabletvisning, således at chaufføren på vegne af virksomheden vil have muligheden for at foretage straksregistrering af kørsel.

De forpligtigelser, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om op-

rettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (Single Digital Gateway-forordningen), vil blive tænkt ind i forbindelse med udformningen af den kommende løsning, så den bl.a. kobles op på den danske eID-gateway, og vil kunne tilgås med udenlandsk elektronisk identitet (eID).

Overenskomstnævnets høring i forhold til løn- og arbejdsvilkår for chauffører fraviger princip 3 om, at lovgivningen i udgangspunktet udformes, så der anvendes objektive kriterier med henblik på at muliggøre automatisering. Fravigelsen begrundes i hensynet til den danske model, hvorefter arbejdsmarkedets parter indgår aftale om løn- og arbejdsvilkår.

I forhold til princip 4 om sammenhæng på tværs ved genbrug af data, vurderes det, at de i lovforslaget foreslåede oplysningskrav ikke er mulige at sammenkøre eller genbruge data fra andre registre. I det omfang det er muligt, vil data fra andre registre blive genbrugt.

Ordningen med digital anmeldelsespligt suppleret af administrativ stikprøve- og vejsidekontrol giver mulighed for at tilrettelægge kontrolindsatsen i overensstemmelse med princip 7 om at en kontrolindsats tilrettelægges, så den gennem digitale løsninger kan foretage kontrollen tidligt ved intelligent brug af data.

De øvrige principper for digitaliseringsklar lovgivning synes ikke relevante.

6. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Med lovforslaget foreslås, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel eller buskørsel skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

For tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt omkostningsniveauet i sådanne kollektive overenskomster, vurderes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

For tilladelsesindehavere, som på tidspunktet for ikrafttræden af denne lov ikke har fulgt omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil lovforslaget medføre merudgifter.

Med lovforslagets § 5, stk. 2, foreslås indført en overgangsbestemmelse, således at indehavere af en eksisterende tilladelse til godskørsel eller buskørsel har seks måneder til at sikre sig, at de overholder det nye krav i forhold til løn- og

arbejdsvilkår. Overgangsordningen skal være med til at give modtagere af eksisterende tilladelser tid til at omstille sig til, at de skal leve op til nogle nye minimumkrav.

Lovforslaget vurderet ikke at være relevant for principperne for agil erhvervsrettet regulering.

7. De administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget foreslås det bl.a. at indføre krav til udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel og kombineret transport, om at følge et dansk overenskomstmæssigt omkostningsniveau, jf. lovforslagets § 4, nr. 3, svarende til kravet til de danske virksomheder, der udfører gods- og buskørsel, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2.

Cabotagekørsel med gods er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Cabotagekørsel med bus er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

Det fremgår af 17. præambelbetragtning til forordning nr. 1072/2009 og 11. præambelbetragtning til forordning 1073/2009, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) finder anvendelse på virksomheder, der udfører cabotagekørsel.

Kombineret transport er reguleret i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Direktivet blev vedtaget 4 år før udstationeringsdirektivet, og der blev i forbindelse med indførelsen af udstationeringsdirektivet ikke indført en undtagelse om kombineret transport. Det må således ud fra et princip om *lex specialis* antages, at udstationeringsdirektivet finder anvendelse på virksomheder, der udfører kombineret transport.

Det fremgår af udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at medlemsstaterne har mulighed for i overensstemmelse med traktaten og på grundlag af et princip om ligebehandling at pålægge nationale virksomheder og andre medlemsstaters virksomheder arbejds- og ansættelsesvilkår på andre områder end dem, der er nævnt i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 1, for så vidt der er tale om grundlæggende

retsprincipper (ordre public). Efter bestemmelsen skal vilkår gælde uden forskel på de nationale og udenlandske virksomheder.

Det følger af EU-Domstolens praksis om udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at "de bestemmelser, som en medlemsstat betegner som nationale ordens- og sikkerhedsforskrifter, må forstås således, at der sigtes til bestemmelser, hvis overholdelse er blevet anset for at være så afgørende for opretholdelsen af den pågældende medlemsstats politiske, sociale og økonomiske organisation, at de kræves overholdt af enhver person, der befinder sig på denne medlemsstats nationale område, eller i forbindelse med ethvert retsforhold i denne stat", og at "udtrykket "ordre public-bestemmelser" skal forstås således, at det dækker de obligatoriske regler, som ikke kan fraviges, og som i kraft af deres art og formål tilgodeser ufravigelige krav i almenhedens interesse".

Lovforslaget vil betyde indførelse af et offentligt krav om et bestemt omkostningsniveau for aflønning, der varetager hensynet til at sikre fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark og efter samme principper, som har været gældende siden 1973 på godstransport. Kravet vil dermed svare til, hvad der gælder efter godskørselsloven og buskørselsloven i forhold til vognmænd med dansk tilladelse, dog således at danske vognmænd, der ikke overholder reglerne, ikke straffes med bøde, men efter omstændighederne kan få tilbagekaldt deres tilladelser efter lovene.

Det må antages, at der er tale om et ufravigeligt krav, der varetager hensynet til at sikre en fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark. Kravet vil således bl.a. være med til at undgå konkurrenceforvridninger på transportområdet. Dette hensyn er udtrykkeligt anerkendt i udstationeringsdirektivet, jf. 5. præambelbetragtning. Kravet må også anses for egnet til at varetage dette hensyn. Kravet må endvidere anses for at være proportionalt.

Lovforslaget er således udelukkende rettet mod cabotagekørsler og vejdelen af kombinerede transporter udøvet af

udenlandske vognmænd, som er i direkte konkurrence med danske vognmænd. Lovforslaget omfatter ikke transitkørsel eller international kørsel udøvet af udenlandske vognmænd.

Det vurderes på denne baggrund, at det er muligt med hjemmel i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at gennemføre lovforslaget ud fra et ordre public-hensyn.

Det er dog vurderingen, at der er en procesrisiko forbundet hermed. Det skyldes, at Kommissionen – og i sidste ende EU-Domstolen – kan være af den opfattelse, at lovforslaget ikke kan gennemføres ud fra et ordre-public hensyn.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 20. februar til den 18. marts 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), Bus & Togsamarbejdet, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Handicaporganisationer, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dansk Industri (DI), DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Fagligt Fælles Forbund (3F), Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening (KL), Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagbevægelse, Landbrug og Fødevarer, Lederne, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/ formanden, Rådet for Sikker Trafik, SMVDanmark, Sø- og Handelsretten, Trafikselskaberne i Danmark, Vestre Landsret og Østre Landsret.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/ /Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/ /Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes at have implementeringsmæssige og økonomiske konsekvenser for det offentlige.

		<p>Erhvervsstyrelsen forventer at skulle udvikle en særskilt anmeldelsesordning, hvor udenlandske transportvirksomheder skal anmelde en række oplysninger. Det vurderes, at en anmeldelsespligt for udenlandske transportvirksomheder i et særskilt register vil medføre en merudgift for Erhvervsstyrelsen på 13 mio. kr. i perioden 2020-2023. Registrets opretholdelse vil fra 2024 medføre merudgift for Erhvervsstyrelsen på ca. 2 mio. kr. årligt til reinvesteringer, drift og vedligeholdelse.</p> <p>Politiet skal føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet samt forestå den strafferetlige efterforskning i sager, hvor der er mistanke om overtrædelse. Herudover vil der være afledte udgifter til yderligere sigtelser og tiltalerejsninger. Udgifterne på justitsområdet vil udgøre ca. 5 mio. kr. i 2020 og fra 2021 ca. 10 mio. kr. årligt.</p> <p>Færdselsstyrelsen under Transport- og Boligministeriet vil ved stikprøvekontrol skulle vurdere, om en pågældende udenlandsk virksomhed overholder aflønningskravet. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter på i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. i 2020 og 11,9 mio. kr. årligt herefter.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Det er dog vurderingen, at der er en procesrisiko forbundet hermed. Det skyldes, at Kommissionen – og i sidste ende EU-Domstolen – kan være af den opfattelse, at lovforslaget ikke kan gennemføres ud fra et ordre-public hensyn.</p>	

Er i strid med de fem principper for implementering	JA	NEJ
af erhvervsrettet EU- regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)		X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter den gældende § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Af § 6, stk. 4, følger det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Endelig følger det af § 6, stk. 5, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, jf. U. 2015.1509. H. Taxilovens § 5, stk. 5, er sidenhen ændret, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2017 (taxilov). Højesterets dom har siden haft den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller den daværende taxilov § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelser forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (nu Færdselsstyrelsen) hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesterets dom alene omhandler buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilov § 5, stk. 5, er der efter Transport- og Boligministeriets vurdering ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, idet bestemmelserne svarer til hinanden.

Der foreslås en ny § 6, stk. 3, så det af bestemmelsen fremgår, at ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter lovens § 1, stk. 1, enten skal følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. forslaget til § 6, stk. 3, nr. 1; være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, jf. forslaget til § 6, stk. 3, nr. 2; eller være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Med den foreslåede formulering om, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal efterleve § 6, stk. 3, præciseres det, at bestemmelsens krav om løn- og arbejdsvilkår udgør en betingelse for at opnå en tilladelse efter § 1, stk. 1, og at § 6, stk. 3, til enhver tid skal efterleves af en tilladelsesindehaver for fortsat at være berettiget til en tilladelse. Der henvises til lovens § 12 om tilbagekaldelse af tilladelser m.v., som ikke berøres med dette lovforslag.

Af forslaget til § 6, stk. 3, nr. 1, følger, at en ansøger eller tilladelsesindehaver kan vælge at følge et specifikt omkostningsniveau, som ikke må afvige væsentligt eller entydigt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette medfører således ikke, at en ansøger eller en tilladelsesindehaver skal være omfattet af en konkret kollektiv overenskomst. Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil dog i kraft heraf leve op til bestemmelsen.

Ved begrebet 'omkostningsniveau' forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der påhviler en arbejdsgiver i henhold til den pågældende overenskomst. En virksomhed eller overenskomst an-

ses for at leve op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, når det samlede omkostningsniveau (såsom timeløn, tillæg, genebetalinger, fridage ud over ferie-lovens minimum, pension m.v.) ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster.

Det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, om lønomkostningerne i en virksomhed eller overenskomst lever op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau med de retningsgivende overenskomster og ikke en vurdering punkt for punkt.

Ved vurderingen af, hvorvidt en virksomhed omfattet af en anden overenskomst følger det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter, skal der derfor tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvorfor det ikke må medføre, at virksomheden pålægges yderligere lønomkostninger, hvis den allerede lever op til det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter.

Ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan transportministeren høre de relevante overenskomstparter. Hvis en eller flere af parterne udtaler, at omkostningsniveauet ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt et omkostningsniveau afviger entydigt og væsentligt. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau med de retningsgivende overenskomster. Der skal ikke foretages en sammenligning af de enkelte punkter for aflønning, men kun de samlede lønomkostninger.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke kollektive overenskomster på godskørselsområdet, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område, vil dette også bero på en konkret vurdering. Denne vurdering kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en

gyldig kollektiv overenskomst, og der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster for chauffører, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Der vil dog alene være tale om en vejledende opstilling.

Når en landsdækkende kollektiv overenskomst har været lagt til grund for tildeling af en godskørselstilladelse eller det er konstateret, at overenskomsten generelt lever op til det omkostningsniveau, loven stiller krav om, jf. forslaget til § 6, stk. 3, vil Færdselsstyrelsen i den forbindelse på deres hjemmeside desuden løbende angive og ajourføre en opgørelse over de landsdækkende kollektive overenskomster, hvis omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

På nuværende tidspunkt anses følgende overenskomster for at være retningsgivende på godskørselsområdet:

- Dansk Transport og Logistik Arbejdsgiverforening (DTL-A) og 3F Transportgruppen
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) og 3F Transportgruppen

Med forslaget til § 6, stk. 3, nr. 2, følger det, at en virksomhed kan opfylde bestemmelsens krav ved være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område. Bestemmelsen er udtryk for, at der findes en række kollektive overenskomster ud over de kollektive overenskomster for chauffører, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde på godskørselslovens område for køretøjer over 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. Omkostningsniveauet heri kan alternativt følges, såfremt vognmanden er omfattet af den overenskomst, og overenskomsten er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Med forslaget til § 6, stk. 3, nr. 3, følger det, at en virksomhed desuden kan opfylde godskørselslovens krav om løn- og arbejdsvilkår ved at være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kol-

lektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Det beror på en samlet skønsom vurdering, om den pågældende kollektive overenskomst afviger entydigt og væsentligt fra det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1. Der henvises til bemærkningerne ovenfor om forståelsen af omkostningsniveauet.

Med § 6, stk. 4, foreslås det, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Godkørselslovens § 1, stk. 2, regulerer tilladelsesordningen for varebiler eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning med gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Bestemmelsen i godskørselslovens § 1, stk. 2, blev indsat ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel og trådte i kraft den 1. juli 2019.

Med forslaget videreføres de eksisterende regler for varebiler, hvilket betyder, at en indehaver af en tilladelse til godskørsel med varebiler skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der måtte findes i kollektive overenskomster for varebiler.

Med § 6, stk. 5, foreslås det, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen.

I dag er der ingen regler for indsamling og behandling af oplysninger fra eIndkomst eller lignende. Den foreslåede bestemmelse har til formål at etablere et retligt grundlag for, at transportministeren i regi af Færdselsstyrelsen kan indsamle og behandle en række oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af styrelsens opgaver i forbindelse med sit tilsyn med overholdelsen af godskørselslovens regler om aflønning.

Det er nødvendigt, at Færdselsstyrelsen får forbedrede muligheder for at målrette tilsynsindsatsen og anvende ressourcerne på de virksomheder, der har størst risiko for at overtræde godskørselslovens regler om aflønning. Derved undgås det at pålægge virksomheder, som overholder reglerne, unødige byrder i form af tilsyn.

Med »nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynets opgaver« sigtes til, at der ikke ændres på det grundlæggende kriterium om, at anvendelse af oplysninger, herunder personoplysninger, kræver et sagligt formål, og at behandlingen ikke må være mere omfattende, end forholdet tilsiger.

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i den forbindelse.

Med § 6, stk. 6, foreslås det, at tilladelsesindehaveren efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af forslaget til en ny § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, eller § 6, stk. 4.

Ændringen følger af ovennævnte § 6, stk. 3, således, at § 6, stk. 5, afspejler, at der enten skal indsendes dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller at der skal indsendes dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger væsentligt og entydigt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en kollektiv overenskomst for chauffører omfattet af stk. 3.

Færdselsstyrelsen er som offentlig myndighed underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper, hvilket også betyder, at de skal føre tilsyn med alle. Færdselsstyrelsen må ikke fravælge at føre tilsyn ud fra overenskomstmæssige hensyn.

Med forslaget til § 6, stk. 7, foreslås det, at uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. § 6, stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.

Det vil betyde, at sager om fortolkning af en overenskomsts faglige gyldighedsområde håndteres i henhold til de fagretlige regler, som overenskomstparterne har aftalt. Såfremt det ikke er nærmere aftalt, vil spørgsmålet skulle behandles i overensstemmelse med reglerne om faglige voldgiftsretter, jf. kapitel 2 i lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter. Hvis der søges om tilladelse på baggrund af en overenskomst, hvor overenskomstparterne er uenige om, hvorvidt overenskomstens faglige gyldighedsområde omfatter arbejde omfattet af den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, kan der ikke på baggrund af denne overenskomst udstedes tilladelse, før end overenskomstens faglige gyldighedsområde er fastlagt ved faglig voldgift. I den situation kan virksomheden søge om tilladelse med henvisning til § 6, stk. 3, nr. 1.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.

Til nr. 2

Det følger af den nuværende § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, 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.

Endvidere følger det af § 6 a, stk. 6, at den i stk. 5 nævnte virksomhed, efter påbud fra transportministeren, skal indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 5.

Med forslaget til en ny § 6 a, stk. 5, foreslås det, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Ændringen er en konsekvens, som følge af det ovennævnte forslag til ændring af godskørselslovens § 6, stk. 3, således, at også bestemmelserne om udenlandske chaufførvikarvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge samme regler, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Med § 6 a, stk. 6, foreslås det, en virksomhed omfattet af stk. 5 efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.

Ændringen følger af den ovennævnte § 6, stk. 3, således, at også bestemmelserne om udenlandske chaufførvikarvirksomheder tilpasses, så virksomheden skal følge og efter anmodning fra transportministeren dokumentere, at den er omfattet af en overenskomst omfattet af lovens § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Til nr. 3

Det følger af godskørselslovens § 6 b, stk. 1, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. 2 medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og 2 medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Af § 6 b, stk. 2, følger det, at der for formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.

Af § 6 b, stk. 3, fremgår det, at nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører deres overenskomster.

Det følger af § 6 b, stk. 4, at nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Endelig følger det af § 6 b, stk. 5, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

Overenskomstnævnet kan også afgive udtalelse om hvorvidt udenlandske chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelser om løn, overarbejde, pension og feriepenge i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. § 6 c.

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, jf. godskørselslovens § 6 b, stk. 1. Det er i bestemmelsen fastsat, at to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund og at medlemmerne udpeges for 4 år.

Med nærværende lovforslag foreslås § 6 b ny affattet.

Med § 6 b, stk. 1, 1. pkt., foreslås det, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Det samme gør sig allerede gældende under den nuværende godskørselslovs § 6 b, og der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

I § 6 b, stk. 1, 2. pkt., foreslås det, at nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand.

Det samme gør sig gældende efter de gældende regler, og der er således tale om en videreførelse af gældende ret. Det bemærkes, at det følger af retsplejelovens § 47 a, stk. 3, at udpegning af en dommer som medlem af et offentligt eller privat råd eller nævn, som medlem af en voldgiftsret eller til anden tvistløsning uden for domstolene, skal foretages af vedkommende retspræsident eller af en anden dommer, som en retspræsident har bemyndiget hertil.

I § 6 b, stk. 1, 3. pkt., foreslås det, at de øvrige medlemmer udpeges af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. forslaget til en § 6, stk. 3, nr. 1, således, at der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden.

Forslaget vil indebære, at antallet af nævnets medlemmer ikke længere vil være fastlagt i loven, men vil i stedet fastsættes ved bekendtgørelse. Det er dog væsentligt, at det fortsat ved lov er fastsat, at nævnet skal tegnes af et ligeligt antal medlemmer fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, hvorfor det af bestemmelsen fremgår, at der udpeges et ligeligt antal medlemmer af henholdsvis de repræsentative

organisationer/foreninger på arbejdsgiverside og de mest repræsentative organisationer/foreninger på lønmodtagerside.

Repræsenteres arbejdsgiverne af flere organisationer eller foreninger end lønmodtagerne gør, må den enkelte organisation på lønmodtagersiden udpege flere medlemmer. Nærmere regler kan fastsættes herom, hvilket beskrives nærmere nedenfor, jf. bemærkningerne til forslaget til § 6 b, stk. 4.

Endelig foreslås det i § 6, stk. 1, 4. pkt., at medlemmerne udpeges for en 4-årig periode. Der er tale om en videreførelse af, hvor lang tid medlemmerne udpeges efter de eksisterende regler. Som det er tilfældet efter gældende ret, vil medlemmerne kunne genudpeges ved udløb af den 4-årige periode.

Med § 6 b, stk. 2, foreslås det, at nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagersiden fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Der er tale om en videreførelse af, hvad der allerede gælder i dag. Ændringen i § 6 b, stk. 2, er en følge af den ovennævnte § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5.

Med § 6 b, stk. 3, foreslås det, at overenskomstnævnet udarbejder en forretningsorden, der godkendes af transportministeren. Der er tale om en videreførelse af gældende ret. Som det er tilfældet i dag, vil nævnets forretningsorden blive offentliggjort på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Den gældende forretningsorden forventes at blive opdateret på baggrund af de præciseringer af nævnets opgaver, der følger af dette lovforslag.

Med § 6 b, stk. 4, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer, suppleanter til nævnets formand og øvrige medlemmer.

Da der er fundet behov for en mere fleksibel regulering af nævnet, er det fundet hensigtsmæssigt, at nævnets virksomhed ikke i samme grad er reguleret direkte ved lov, men at der i stedet gives mulighed for, at de nærmere regler vedrørende nævnet fastsættes af transportministeren, herunder hvilke repræsentative arbejdsmarkedsparter, der skal udpege medlemmer til nævnet.

Den foreslåede § 6 b, stk. 1, medfører desuden, at antallet af medlemmer i nævnet ikke er fastlagt med loven, da antallet af medlemmer kan ændres afhængig af, hvor mange arbejdsmarkedsparter, der anses for at være mest repræsentative. Antallet af medlemmer samt hvilke arbejdsmarkedsorganisationer, der kan udpege medlemmerne, vil blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Endvidere forventes der i bekendtgørelsesform at blive fastsat regler om beskikkelse af suppleanter.

Det foreslås, at den gældende § 6 b, stk. 5, hvorefter nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i be-

stemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager, udgår.

Bestemmelsens indhold er således indeholdt i forslaget til § 6 c, stk. 4, jf. nedenfor, der fastslår, at i sager efter § 6 c, stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet. Med dette forslag vil nævnets opgaver samlet set fremgå af § 6 c. Forslaget har desuden til hensigt at præcisere, at nævnet først høres i de i § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager, når en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter forinden har udtalt, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt.

Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 6 c nedenfor.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

Til nr. 4

Det følger af godskørselslovens § 6 c, stk. 1, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3, hvorefter indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Af § 6 c, stk. 2, fremgår det, at 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.

Af § 6 c, stk. 3, følger det, at 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, og § 6 a, stk. 5, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Med nærværende lovforslag foreslås § 6 c nyaffattet.

Med forslaget til § 6 c, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, som ikke afviger en tydeligt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Med begrebet 'de relevante overenskomstparter' foretages en præcisering af gældende ret, hvor det alene fremgår, at transportministeren kan høre 'overenskomstparterne'. Præciseringen skal ses i lyset af den foreslåede § 6, stk. 3, nr. 1, som medfører, at flere kollektive overenskomster ud over

dem, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan danne grundlag for udstedelse af en tilladelse efter § 1, stk. 1. Det vurderes på den baggrund at være hensigtsmæssigt at præcisere, at transportministeren kan høre de relevante overenskomstsparter for dermed at sikre, at parterne i den pågældende kollektive overenskomst, der eventuelt lægges til grund af en ansøger eller indehaver af en tilladelse, bliver hørt.

Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 6, stk. 3.

I § 6 c, stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en kollektiv overenskomst efter § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, indgår i transportministerens vurdering.

I § 6 c, stk. 2, 2. pkt., foreslås det, at sager herom kan anlægges ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Det betyder, at i retssager opstået på baggrund af transportministerens afgørelse om, hvorvidt en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, vil Arbejdsretten udgøre det rette værneting. Det forudsættes således, at der alene foreligger konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, som kan anlægges ved Arbejdsretten, når transportministeren forinden har truffet afgørelse i forbindelse med behandlingen af en konkret sag om, hvorvidt en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Med § 6 c, stk. 3, foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 6, stk. 3, nr. 3. Det foreslås, at denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstsparter.

Transportministeren vil lade overenskomstnævnets udtalelse indgå i sagsbehandlingen. Det forudsættes, at transportministeren i alle tilfælde vil høre overenskomstnævnet første gang, en specifik kollektiv overenskomst lægges til grund for en ansøgning om tilladelse efter § 1, stk. 1. Desuden forudsættes det, at de relevante overenskomstsparter sender en fælles anmodning til transportministeren om en vurdering af, om en kollektiv overenskomst fortsat opfylder betingelserne i § 6, stk. 3, nr. 3, når der er sket ændringer i overenskomstens bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår. Dette skal sikre, at transportministeren løbende holdes orienteret om relevante ændringer i de kollektive overenskomster af betydning for vurderingen af, hvorvidt overenskomsten enty-

digt og væsentligt afviger fra den retningsgivende kollektive overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselslovens område.

Med § 6 c, stk. 4, foreslås det, at transportministeren hører de relevante overenskomstsparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5, hvor det foreslås, at denne skal overholde reglerne i § 6, stk. 3.

Ændringen i § 6 c, stk. 4, 1. pkt., er en følge af de foreslåede ændringer i § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5.

Endelig foreslås det med § 6 c, stk. 5, at i sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, idet bestemmelsen dog foreslås tilpasset i overensstemmelse med den foreslåede ændring af § 6, stk. 3. Overenskomstnævnets udtalelse vil herefter indgå i transportministerens afgørelse. I praksis vil det være Færdselsstyrelsen, der træffer den endelige afgørelse.

Til nr. 5

Det følger af godskørselslovens § 7, stk. 1, at Vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

Af § 7, stk. 2, fremgår det, at transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

I medfør af § 7, stk. 3, følger det, at for formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

Endelig følger det af § 7, stk. 4, at rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Med nærværende lovforslag foreslås § 7 nyaffattet.

Med § 7, stk. 1, foreslås det, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Med henblik på at sikre, at Vejtransportrådets sammensætning afspejler de til enhver tid værende organisationer på

vejtransportområdet, har Transport- og Boligministeriet med ændringen af § 7, stk. 1, fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være fastsat i godskørselsloven, hvilke brancheorganisationer der kan indstille medlemmer til Vejtransportrådet, men at det i stedet skal fastsættes ved bekendtgørelse, jf. § 7, stk. 3, nedenfor.

Med § 7, stk. 2, foreslås det, at rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Rådets opgaver fastholdes i forhold til den gældende bestemmelse.

Med § 7, stk. 3, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder udpegningen og antallet af medlemmer, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer m.v.

Det vil ved bekendtgørelse blive fastsat, hvor mange medlemmer rådet skal have, herunder hvilke brancheorganisationer, som transportministeren udpeger medlemmerne efter indstilling fra. Det forventes, at det fortsat vil være Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Dansk Persontransport (tidligere Danske Busvognmænd), Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark, men også International Transport Danmark Arbejdsgiver samt eventuelle andre organisationer med relation til vejtransportbranchen kan komme i betragtning.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af buskørselslovens § 9, stk. 3, at 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 9 personer føreren medregnet.

Af § 9, stk. 4, fremgår det, at den i stk. 3 nævnte virksomhed efter påbud fra transportministeren skal 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.

Med forslaget til en ny § 9, stk. 3, foreslås det, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til stk. 2, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer føreren medregnet.

Med § 9, stk. 4, foreslås det, at den i stk. 3 nævnte virksomhed efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.

Ændringerne følger af nedenstående § 18, stk. 2, således, at bestemmelserne om udenlandske chaufførvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge og efter anmodning fra transportministeren dokumentere, at de følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede overenskomstniveau i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer føreren medregnet.

Til nr. 2

Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 2, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Af § 18, stk. 3, fremgår det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5, jf. U. 2015.1509. H. Taxilovens § 5, stk. 5, er sidenhen ændret, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2017 (taxilov). Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller i bestemmelsens forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold.

Højesteret underkendte med sin dom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (nu Færdselsstyrelsens) hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

I § 18, stk. 2, foreslås det, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, enten skal følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejds-

markedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område; være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde omfatter arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og gælder på hele det danske område; eller være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område med repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Med den foreslåede formulering om, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal efterleve § 18, stk. 2, præciseres det, at bestemmelsens krav om løn- og arbejdsvilkår udgør en betingelse for at opnå en tilladelse efter § 1, stk. 1, og at § 18, stk. 2, til enhver tid skal efterleves af en tilladelsesindehaver for fortsat at være berettiget til en tilladelse. Der henvises til lovens § 14 om tilbagekaldelse af tilladelser m.v., som ikke berøres med dette lovforslag.

Af forslaget til § 18, stk. 2, nr. 1, følger, at en ansøger eller tilladelsesindehaver kan vælge at følge et specifikt omkostningsniveau, som ikke må afvige væsentligt eller entydigt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselsloven område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette medfører således ikke, at en ansøger eller en tilladelsesindehaver skal være omfattet af en konkret kollektiv overenskomst. Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil dog i kraft heraf leve op til bestemmelsen.

Ved begrebet 'omkostningsniveau' forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der påhviler en arbejdsgiver i henhold til den pågældende overenskomst. En virksomhed eller overenskomst skal leve op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1, når det samlede omkostningsniveau (såsom timeløn, tillæg, genebetalinger, fridage ud over ferielovens minimum, pension m.v.) ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster.

Det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, om lønomkostningerne i en virksomhed eller overenskomst lever op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau med de retningsgivende overenskomster og ikke en vurdering punkt for punkt.

Ved vurderingen af, hvorvidt en virksomhed omfattet af en anden overenskomst følger det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter, skal der derfor tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvorfor det ikke må medføre, at virksomheden pålægges yderligere lønomkostninger, hvis den allerede lever op til det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter.

Ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan transportministeren høre de relevante overenskomstparter. Hvis en eller flere af parterne udtaler, at omkostningsniveauet ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt et omkostningsniveau afviger entydigt og væsentligt. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau med de retningsgivende overenskomster. Der skal ikke foretages en sammenligning af de enkelte punkter for aflønning, men kun de samlede lønomkostninger.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område, vil dette også bero på en konkret vurdering. Denne vurdering kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst, der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster for chauffører på buskørselsområdet, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Færd-

selsstyrelsens hjemmeside. Der vil dog alene være tale om en vejledende oplystning.

Når en kollektiv overenskomst har været lagt til grund for tildeling af en buskørselstilladelse eller det er konstateret, at overenskomsten generelt lever op til det omkostningsniveau, loven stiller krav om, jf. forslaget til buskørselslovens § 18, stk. 2, vil Færdselsstyrelsen i den forbindelse på deres hjemmeside desuden løbende angive og ajourføre en opgørelse over de kollektive overenskomster, hvis omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

På nuværende tidspunkt vil følgende overenskomster herfter anses for at være retningsgivende på buskørselsområdet:

- Dansk Erhverv Arbejdsgiver/Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) og 3F (for chauffører i provinsen)
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) og 3F (for chauffører i HT-området)
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd (ATV) og 3F

Med forslaget til § 18, stk. 2, nr. 2, følger det, at en virksomhed kan opfylde bestemmelsens krav ved være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område. Bestemmelsen er udtryk for, at der findes en række kollektive overenskomster ud over de kollektive overenskomster for chauffører, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde på buskørselslovens område, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1. Omkostningsniveauet heri kan alternativt følges, såfremt vognmanden er omfattet af den overenskomst, og overenskomsten er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Med forslaget til § 18, stk. 2, nr. 3, følger det, at en virksomhed desuden kan opfylde buskørselslovens krav om løn- og arbejdsvilkår ved at være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, om den pågældende kollektive overenskomst afviger entydigt og væsentligt fra det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Der henvises til bemærkningerne ovenfor om forståelsen af omkostningsniveauet.

Med § 18, stk. 3, foreslås det, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug målretning af tilsynet.

Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen.

I dag er der ingen regler for indsamling og behandling af oplysninger fra eIndkomst eller lignende. Den foreslåede bestemmelse har til formål at etablere et retligt grundlag for, at transportministeren i regi af Færdselsstyrelsen kan indsamle og behandle en række oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af styrelsens opgaver i forbindelse med sit tilsyn af overholdelsen af buskørselslovens regler om aflønning.

Det er nødvendigt, at Færdselsstyrelsen får forbedrede muligheder for at målrette tilsynsindsatsen og anvende ressourcerne på de virksomheder, der har størst risiko for at overtræde buskørselslovens regler om aflønning. Derved undgås det at pålægge virksomheder, som overholder reglerne, unødige byrder i form af tilsynsbesøg.

Med »nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynets opgaver« sigtes til, at der ikke ændres på det grundlæggende kriterium om, at anvendelse af oplysninger, herunder personoplysninger, kræver et sagligt formål, og at behandlingen ikke må være mere omfattende, end forholdet tilsiger.

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i den forbindelse.

Med § 18, stk. 4, foreslås det, at tilladelsesindehaveren efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2.

Ændringen følger af ovennævnte § 18, stk. 2, således at § 18, stk. 3, afspejler, at der enten skal indsendes dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller at der skal indsendes dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger væsentligt og entydigt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en kollektiv overenskomst for chauffører som omfattet af stk. 2, nr. 1.

Færdselsstyrelsen er som offentlig myndighed underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper, hvilket også betyder, at de skal føre tilsyn med alle. Færdselsstyrelsen må ikke fravælge at føre tilsyn ud fra overenskomstmæssige hensyn.

Med forslaget til § 18, stk. 5, foreslås det, at uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk.

2, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.

Det vil betyde, at sager om fortolkning af en overenskomsts faglige gyldighedsområde håndteres i henhold til de fagretlige regler, som overenskomstparterne har aftalt. Såfremt det ikke er nærmere aftalt, vil spørgsmålet skulle behandles i overensstemmelse med reglerne om faglige voldgiftsretter, jf. kapitel 2 i lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter. Hvis der søges om tilladelse på baggrund af en overenskomst, hvor overenskomstparterne er uenige om, hvorvidt overenskomstens faglige gyldighedsområde omfatter arbejde omfattet af den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, kan der ikke på baggrund af denne overenskomst udstedes tilladelse, før end overenskomstens faglige gyldighedsområde er fastlagt ved faglig voldgift. I den situation kan virksomheden søge om tilladelse med henvisning til stk. 2, nr. 1.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.

Til nr. 3

Det følger af buskørselslovens § 18 a, stk. 1, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

Af § 18 a, stk. 2, fremgår det, at 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.

Af § 18 a, stk. 3, følger det, at i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, og 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.

Med nærværende lovforslag foreslås § 18 a nyaffattet.

Med forslaget til § 18 a, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

Med begrebet 'de relevante overenskomstparter' foretages en præcisering af gældende ret, hvor det alene fremgår, at transportministeren kan høre 'overenskomstparterne'. Præciseringen skal ses i lyset af den foreslåede § 18, stk. 2, nr. 1, som medfører, at flere kollektive overenskomster ud over dem, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan danne grundlag for udstedelse af en tilladelse

efter § 1, stk. 1. Det vurderes på den baggrund at være hensigtsmæssigt at præcisere, at transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter for dermed at sikre, at parterne i den pågældende kollektive overenskomst, der eventuelt lægges til grund af en ansøger eller indehaver af en tilladelse, bliver hørt.

Der henvises til bemærkningerne til § 18, stk. 2.

I § 18 a, stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 18, stk. 2, nr. 1 og 2.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en kollektiv overenskomst efter § 18, stk. 2, nr. 1 og 2, er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, indgår i transportministerens vurdering.

I § 18 a, stk. 2, 2. pkt., foreslås det, at sager herom kan anlægges ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Det betyder, at i retssager opstået på baggrund af transportministerens afgørelse om, hvorvidt en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, vil Arbejdsretten udgøre det rette værning. Det forudsættes således, at der alene foreligger konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, som kan anlægges ved Arbejdsretten, når transportministeren forinden har truffet afgørelse i forbindelse med behandlingen af en konkret sag om, hvorvidt en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Med § 18 a, stk. 3, foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel, til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 18, stk. 2, nr. 3. Det foreslås, at denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter.

Transportministeren vil lade overenskomstnævnets udtalelse indgå i sagsbehandlingen. Det forudsættes, at transportministeren i alle tilfælde vil høre overenskomstnævnet første gang, en specifik kollektiv overenskomst lægges til grund for en ansøgning om tilladelse efter § 1, stk. 1. Desuden forudsættes det, at de relevante overenskomstparter sender en fælles anmodning til transportministeren om en vurdering af, om en kollektiv overenskomst fortsat opfylder betingelserne i § 18, stk. 2, nr. 3, når der er sket ændringer i overenskomstens bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår. Dette skal sikre, at transportministeren løbende holdes orienteret om relevante ændringer i de kollektive overenskomster af betydning for vurderingen af, hvorvidt overenskomsten entydigt og væsentligt afviger fra den retningsgivende kollektive overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på buskørselslovens område.

Med § 18 a, stk. 4, foreslås det, at transportministeren hører de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed i henhold til § 9, stk. 2, overholder § 9, stk. 3, hvor det foreslås, at virksomheden skal overholde reglerne i § 18, stk. 2.

Ændringen i § 18 a, stk. 4, 1. pkt., følger af ændringerne i § 9, stk. 3 og § 18, stk. 2.

Endelig foreslås det med § 18 a, stk. 5, at i sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, nr. 1, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, idet bestemmelsen dog foreslås tilpasset i overensstemmelse med den foreslåede ændring af § 18, stk. 2. Overenskomstnævnets udtalelse vil herefter indgå i transportministerens afgørelse. I praksis vil det være Færdselsstyrelsen, der træffer den endelige afgørelse.

Til § 3

I § 3 foreslås en ny affattelse § 9, stk. 1, nr. 9-11, og § 9, stk. 7-8, i lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter.

Årsagen til, at § 9, stk. 1, nr. 9-10, og § 9, stk. 7, foreslås affattet på ny er af lovteknisk karakter, da § 50 i lov nr. 60 af 30. januar 2018 om ferie ikke er trådt i kraft på tidspunktet for fremsættelse af nærværende lovforslag, og det derfor ikke er muligt at ændre bestemmelsen. § 50 omhandler ændring af § 9, stk. 1, nr. 9-10, og § 9, stk. 7, og det er ikke med dette lovforslag hensigten at ændre indholdsmæssigt på, hvad der følger heraf. Den foreslåede affattelse af disse bestemmelser er alene ændret redaktionelt, og de nedenfor anførte bemærkninger til bestemmelserne er således udtryk for gældende eller allerede af Folketinget vedtaget ret.

Den foreslåede affattelse af § 9, stk. 1, nr. 11, og § 9, stk. 8, er derimod udtryk for en reel ændring af retstilstanden, da spørgsmål om, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, ikke tidligere har kunnet indbringes for Arbejdsretten i relation til tilladelser på gods- og buskørselsområdet. Dette spørgsmål har ikke tidligere været relevant, da sådanne overenskomster ikke tidligere har været lagt til grund i forbindelse med udstedelse af tilladelser.

Til nr. 1

I forhold til affattelsen af § 9, stk. 1, nr. 9, foreslås, at Arbejdsretten skal tillægges kompetence til at afgøre, om et vikarbureau opfylder betingelserne i vikarlovens § 3, stk. 5.

Forslaget indebærer, at Arbejdsretten skal være enekompetent til at vurdere, om et vikarbureau omfattes af eller har til-

trådt en kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, hvorved den generelle beskyttelse af vikarer respekteres.

Dette indebærer, at de almindelige domstole ikke kan tage stilling til, om et vikarbureau opfylder betingelserne i lovens § 3, stk. 5. Er en sag indbragt for de almindelige domstole, hvor dette spørgsmål rejses, skal sagen afvises, medmindre sagen herudover rejser spørgsmål, som ikke er omfattet af Arbejdsrettens enekompetence. Domstolen kan i det tilfælde udsætte sagen, såfremt det findes påkrævet, således at spørgsmålet om, hvorvidt betingelserne i vikarlovens § 3, stk. 5, er opfyldt, indbringes for og afgøres af Arbejdsretten, hvorefter domstolen kan fortsætte med en behandling af de øvrige spørgsmål i sagen.

Er en sag om, hvorvidt et vikarbureau er omfattet af eller har tiltrådt en kollektiv overenskomst, som opfylder betingelserne i lovens § 3, stk. 5, anlagt ved Arbejdsretten, kan Arbejdsretten i forlængelse heraf behandle spørgsmålet om overholdelse af ligebehandlingsprincippet i lovens § 3, stk. 1, såfremt vikaren er medlem af en faglig organisation, jf. lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. § 3, stk. 7.

I forhold til affattelsen af § 9, stk. 1, nr. 10, foreslås, at Arbejdsrettens kompetence omfatter sager om, hvorvidt de i den samtidig foreslåede ferielovs § 3, stk. 3-5, anførte betingelser er opfyldt, jf. § 3, stk. 7.

Efter lov nr. 60 af 30. januar 2018 om ferie § 3, stk. 3, vil lovens bestemmelser – bortset fra de ufravigelige bestemmelser – kunne fraviges ved kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Loven vil ligeledes kunne fraviges ved lokalaftale indgået mellem de lokale parter på en virksomhed inden for rammer angivet i en kollektiv overenskomst omfattet af 1. pkt. Ved fravigelse efter 1. og 2. pkt. skal lønmodtageren være sikret de retigheder, der følger af artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden.

Efter § 3, stk. 4 og 5, i lov nr. 60 af 30. januar 2018 om ferie, vil det i en kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kunne aftales at fravige forslagens § 31, stk. 2 (om indbetaling til FerieKonto), mod, at der pr. lønmodtager omfattet af overenskomsten stilles garanti for mindst et års feriebetaling efter fradrag af skat og arbejdsmarkedsbidrag. Garantigiver kan beslutte at udvide en sådan garantiordning, så en virksomhed omfattet af garantiordningen kan anvende garantiordningen på lønmodtagere, der ikke er omfattet af overenskomsten med garantiordningen, og fravige § 31, stk. 2, ved at give hver lønmodtager meddelelse om, at vedkommende er omfattet af garantiordningen og om dennes vilkår. Er en virksomhed omfattet af flere garantiordninger, angår adgangen efter stk. 5 den ga-

rantiordning på en virksomhed, som omfatter flest lønmodtagere, og i forhold til de lønmodtagere på virksomheden, som ikke er omfattet af nogen overenskomst med en garantiordning.

I forhold til affattelsen af § 9, stk. 1, nr. 11, foreslås, at der for Arbejdsretten indbringes sager om, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.

Det fastslås dermed, at Arbejdsretten kan tage stilling til spørgsmålet, såfremt der skulle opstå uenighed.

Sager vil kunne blive indbragt af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse, jf. lovforslagets § 3, nr. 2.

Til nr. 2

I forhold til affattelsen af § 9, stk. 7, foreslås, at sager om, hvorvidt de i lov nr. 60 af 30. januar 2018 om ferie § 3, stk. 3-5, anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7, skal kunne indbringes for Arbejdsretten af en lønmodtager, dennes lønmodtagerorganisation, dennes arbejdsgiver eller en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog arbejdsretslovens § 13, stk. 1.

Dette indebærer, at sager om, hvorvidt betingelserne for at fravige bestemmelser i ferieloven er opfyldt, vil kunne indbringes af den enkelte lønmodtager, af dennes lønmodtagerorganisation, af dennes arbejdsgiver eller af en lønmodtager- eller af en arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i sagen.

I forhold til affattelsen af § 9, stk. 8, foreslås det, at der i lovens § 9 tilføjes et nyt stykke i form af en bestemmelse, som fastsætter, at sager efter § 9, stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.

Til § 4

Til nr. 1

Udstationeringslovens § 1 fastsætter anvendelsesområdet for lovens bestemmelser.

Det fremgår således af § 1, stk. 1, at §§ 2-6 a, § 7 a, stk. 1 og 4-7, og §§ 7 b-7 e finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder i forbindelse med levering af tjenesteydelser udstationerer lønmodtagere til Danmark.

Det fremgår af § 1, stk. 2, at § 7 a, stk. 3, og §§ 7 b-7 e, finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder ved udførelse af arbejde i Danmark leverer tjenesteydelser, uden at be-

tingelserne for at udstationere lønmodtagere er opfyldt, jf. § 4.

Det fremgår videre af § 1, stk. 3, at § 7 finder anvendelse i situationer, hvor personer er eller har været udstationeret til et andet land, der har gennemført Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

Ifølge § 1, stk. 4, finder § 7 a, stk. 2, og 4-7, og §§ 7 b-7 e anvendelse i situationer, hvor en tjenesteydelse leveres ved udførelse af arbejde i Danmark af en udenlandsk selvstændig virksomhed, som ikke udstationerer lønmodtagere til Danmark.

Endelig fremgår det af § 1, stk. 5, at loven ikke finder anvendelse på virksomheder inden for handelsflåden, for så vidt angår besætningen.

Som en konsekvens af lovforslagets bestemmelser i det foreslåede kapitel 4 a, foreslås det, at der efter § 1, stk. 4, indsættes et nyt stk. 5, hvoraf det fremgår, at kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvis motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af en kombineret transport i Danmark.

Stk. 5 bliver herefter til stk. 6.

Til nr. 2

Efter udstationeringslovens § 7 a, stk. 1-3, skal udenlandske virksomheder, som midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, anmelde en række oplysninger til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), som administreres af Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsespligten gælder både for virksomheder med ansatte og for selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

Anmeldelsespligten gælder som udgangspunkt inden for alle brancher, men der er fastsat visse undtagelser fra anmeldelsespligten. Det gælder fx for visse kortvarige udstationeringer. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens cabotagekørsel som defineret i Forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel ikke er omfattet.

Med lovforslaget indføres et aflønningskrav i forbindelse med udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelene af kombineret transport i Danmark, og der etableres en særlig registreringsordning for tjenesteydelser inden for transportbranchen med henblik på kontrollen heraf.

Med forslaget til nyt § 7 b, stk. 2, foreslås det, at levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer ikke er omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1-3.

Er der tale om cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark, finder reglerne i det foreslåede kapitel 4 a anvendelse.

Bestemmelsen indebærer, at tjenesteydelser inden for transportbranchen efter lovens ikrafttræden ikke længere skal anmeldes i RUT. De anmeldelsespligtige transportformer vil derimod skulle anmeldes i en særskilt anmeldelsesordning, som bliver målrettet transportbranchens særlige karakteristika og som tager højde for myndighedernes kommende opgave med at kontrollere aflønningskravet i forhold til udenlandske transportvirksomheder.

Til nr. 3

§ 8 c

I Danmark lovgives der generelt ikke om løn og lønniveau. Lønnen fastsættes i stedet gennem kollektive overenskomster og individuelle ansættelsesaftaler. Et vigtigt element i den danske aftalemodel på arbejdsmarkedet er, at der kan anvendes kollektive kampskridt – konflikt – for at opnå en overenskomst om blandt andet lønvilkår. Konfliktretten er udviklet gennem mangeårig arbejdsretlig praksis og kan ses som det danske alternativ til lovfastsat mindsteløn og almengjorte overenskomster.

I forhold til udenlandske virksomheders kørsel i Danmark, herunder cabotagekørsel og kombineret transport, kan det være vanskeligt effektivt at anvende kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst om fx lønvilkår, blandt andet som følge af transportområdets i sagens natur særdeles mobile karakter.

For at sikre fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandske virksomheder, som udfører rent national kørsel i Danmark, og lige vilkår for chauffører, foreslås det, at der indføres et aflønningskrav i form af en minimumstimesats for den løn, som chaufføren skal oppebære under kørslen.

Det foreslås som § 8 c, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed skal betale en lønmodtager en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) cabotagekørsel med gods, hvis motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 2) buscabotagekørsel, eller
- 3) vejdelene af kombineret transport i Danmark.

Ved fastlæggelsen af, om virksomheden er arbejdsgiver for den lønmodtager, der udfører transporten, vil der skulle tages udgangspunkt i det almindelige arbejdsretlige lønmodtagerbegreb, som kendes fra fx ferieloven. Ved en lønmodtager forstås således en person, der modtager vederlag for personligt arbejde i tjenesteforhold. Om en person, og i dette tilfælde chaufføren, befinder sig i en lønmodtagerrelation til den udenlandske virksomhed beror på en konkret helhedsvurdering. En lønmodtager er karakteriseret ved i kraft af en arbejdsaftale at have pligt til personligt at udføre erhvervs-mæssigt arbejde efter arbejdsgiverens instruktioner, for arbejdsgiverens regning og risiko, under arbejdsgiverens tilsyn og i arbejdsgiverens navn, og som har krav på en modydelse for arbejdet betalt af arbejdsgiveren. Der vil som hovedregel være tale om et vederlag, som udmåles i forhold til den medgåede tid (timeløn, 14-dages løn eller månedsløn).

Aflønningskravet betyder, at lønmodtageren, der udfører den konkrete cabotagekørsel eller kombinerede transport, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med den pågældende kørsel, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af stk. 2. Der er ikke tale om et krav, som den enkelte lønmodtager vil kunne støtte ret på, men et offentligtretligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

Med forslaget til § 8 c, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter at fastsætte nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af § 6, stk. 3, nr. 1, i lov om godskørsel, eller § 18, stk. 2, nr. 1, i lov om buskørsel.

Det vil ved fastsættelse af timesatsen skulle sikres, at udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark, ikke pålægges at betale mere i løn end en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation er forpligtet til at betale for udførelsen af tilsvarende arbejde, og derfor kan der ikke fastsætte en timesats, der kan indebære, at en udenlandsk tjenesteyder forskelsbehandles i forhold til, hvad en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation er forpligtet til med hensyn til aflønning for at opnå og bevare en tilladelse til den pågældende form for kørsel. Timesatsen må således ikke overstige det, som en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation som minimum skal betale i overensstemmelse med gods- og buskørselsloven, jf. også ”uden forskel” i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10. Der ses ikke at være noget til hinder for, at timesatsen med tiden stiger i takt med, hvad der er fastsat i den overenskomst, der henvises til i gods- og buskørselsloven, idet dette vil være muligt uden at diskriminere en udenlandsk tjenesteyder.

At timesatsen fastsættes som et absolut minimum ud fra, hvad danske arbejdsgivere er forpligtet til i medfør af gods-

og buskørselsloven, indebærer konkret, at forskellige overenskomstbestemmelser om tillæg, der skal betales i visse situationer eller under visse omstændigheder, eksempelvis tillæg for aften- eller natarbejde og anciennitetsbestemte tillæg, ikke vil skulle tages i betragtning ved fastsættelse af timesatsen på baggrund af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse. De mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der har indgået de pågældende overenskomster, vil kunne bistå med at fastlægge det overenskomstmæssige minimum, som skal udgøre grundlaget for den i bekendtgørelsesform angivne timesats.

§ 8 d

Efter udstationeringslovens § 7 a, stk. 1-3, skal udenlandske virksomheder, som midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, anmelde en række oplysninger til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), som administreres af Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsespligten gælder både for virksomheder med ansatte og for selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

Anmeldelsespligten gælder som udgangspunkt inden for alle brancher, men der er fastsat visse undtagelser fra anmeldelsespligten. Det gælder fx for visse kortvarige udstationeringer. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens cabotagekørsel som defineret i Forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel ikke er omfattet.

Anmeldelsen til RUT skal ske senest samtidig med, at leveringen af tjenesteydelsen i Danmark påbegyndes. Derudover skal ændringer vedrørende de anmeldte oplysninger registreres senest førstkommende hverdag efter ændringen.

For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
2. Dato for påbegyndelse og afslutning af tjenesteydelsen.
3. Arbejdsstedsadresse hvor tjenesteydelsen udføres.
4. Kontaktperson for virksomheden. Kontaktpersonen skal udpeges af virksomheden blandt de personer, der arbejder i Danmark i forbindelse med udførelse af arbejdsopgaven.
5. Virksomhedens og tjenesteydelsens branchekode.
6. Identiteten af de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse, samt varigheden af udførelse af den pågældende tjenesteydelse.
7. Oplysninger om eventuel momsregistrering i hjemlandet.
8. Oplysninger om socialsikringsforhold for de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse.
9. Oplysninger om dansk hvervgiver i forbindelse med tjenesteydelsen, hvis hvervgiveren ikke er en privatperson.

Med henblik på håndhævelsen af det med lovforslaget fremsatte aflønningskrav, foreslås det, at der oprettes en særskilt anmeldelsesordning for tjenesteydelser på transportområdet.

Med forslaget til § 8 d, stk. 1, foreslås det, at en udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, skal anmelde kørslen hos Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsen skal ske efter lov om fremgangsmåden ved anmeldelse m.v. af visse oplysninger hos Erhvervsstyrelsen.

Forslaget indebærer en særlig anmeldelsespligt for tjenesteydelser på transportområdet, der omfatter cabotagekørsel med gods, hvis motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel og vejdelene af kombineret transport, når vejdelene udelukkende foregår i Danmark. Tjenesteydelser i form af international transport vil ikke være omfattet af anmeldelsespligten.

Anmeldelsespligten påhviler den udenlandske virksomhed og vil skulle ske i en it-løsning hos Erhvervsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret.

Registret har til formål at give de danske myndigheder mulighed for at sikre håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel og vejdelene af kombineret transport i Danmark.

Idet aflønningskravet alene påhviler arbejdsgiveren for den chauffør, der udfører den pågældende transport, omfatter anmeldelsespligten alene virksomheder med ansatte, hvorimod selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte ikke vil være omfattet af anmeldelsespligten.

Anmeldelse skal senest foretages samtidig med, at kørslen påbegyndes. Dette svarer til, hvad der gælder for anmeldelse til RUT, og formålet hermed er at sikre, at oplysninger om en konkret transport er tilgængelige for de danske myndigheder senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, således at oplysningerne bl.a. er tilgængelige, hvis køretøjet standses af politiet.

Manglende overholdelse af anmeldelsespligten sanktioneres med bøde, jf. forslagens § 1, nr. 4.

Med forslaget til § 8 d, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om muligheden for at ændre i og adgangen til de anmeldte oplysninger.

Det forventes således, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
2. Oplysninger om transportform.
3. Identitet af køretøj (nummerplade).
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.

5. Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel.

Der kan i overensstemmelse med EU-retten fastsættes yderligere oplysningskrav, i det omfang disse er nødvendige og proportionale i forhold til det formål, der varetages. Det forudsættes derudover, at princippet om dataminimering overholdes.

Det forventes desuden, at der vil blive fastsat nærmere regler om, at de relevante kontrolmyndigheder har adgang til de anmeldte oplysninger i forbindelse med kontrol med overholdelse af dansk lovgivning.

Der forventes endvidere fastsat regler om, at den udenlandske virksomhed, der foretager anmeldelsen, har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed samt oplysninger om chaufføren, der udfører den pågældende kørsel. Ændringen skal registreres senest den førstkommande hverdag, efter den er indtruffet. Øvrige oplysninger vil ikke kunne ændres, men virksomheden vil få mulighed for at tilføje kommentarer til oplysningerne i systemet.

Med den foreslåede § 8 d, stk. 3, får Erhvervsstyrelsen bemyndigelse til at fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.

Bemyndigelsen til Erhvervsstyrelsen vedrører den tekniske brug af systemet

§ 8 e

Det følger af den danske aftalemodel, at reguleringen af løn- og arbejdsvilkår i Danmark er overladt til arbejdsmarkedets parter i form af eventuel overenskomstindgåelse. Overenskomsterne gælder kun for de parter, som har indgået dem, eller som har tiltrådt dem. Arbejdsmarkedets parter varetager i forlængelse heraf en håndhævelsesopgave i relation til løn- og arbejdsvilkår, herunder også i forhold til udenlandske virksomheder, der udstationerer ansatte i forbindelse med levering af en tjenesteydelse i Danmark. Der er således i dag ingen myndighedskontrol af regler om løn i Danmark.

Efter gældende regler er det Arbejdstilsynet, som har til opgave at kontrollere, at udenlandske virksomheder har foretaget anmeldelse i RUT. Arbejdstilsynet kan udstede et administrativt bødeforelæg, jf. udstationeringslovens § 10 a, stk. 1, nr. 1, ved manglende anmeldelse, ved anmeldelse af urigtige eller mangelfulde oplysninger eller ved anmeldelse, der ikke foretages rettidigt. I de situationer, hvor virksomheden ikke erkender at have overtrådt reglerne, overdrages sagen til politiet.

Arbejdstilsynet kan endvidere i medfør af udstationeringslovens § 7 f påbyde, at en udenlandsk virksomhed straks skal anmelde sig i RUT, hvis det konstateres, at virksomheden ikke har overholdt anmeldelsespligten. Arbejdstilsynet kan, hvis påbuddet ikke efterkommes, pålægge virksomheden daglige tvangsbøder, indtil påbuddet efterkommes.

Med henblik på at sikre overholdelsen af det med lovforslaget foreslående aflønningskrav på vejtransportområdet foreslås det, at der oprettes et nyt kontrolsystem målrettet kontrollen med de vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder i Danmark. Kontrollen vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen.

Med forslaget til § 8 e, stk. 1, foreslås det, at Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Kontrollen vil desuden blive understøttet af politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer. Når et køretøj standses i forbindelse med politiets vejsidekontrol, vil politiet således kunne kontrollere, om transportvirksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel. Denne kontrol vil navnlig have til formål at understøtte, at der sættes ind over for virksomheder, der ikke – som krævet – foretager anmeldelse af en konkret kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark.

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, vil blive foretaget som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret.

Hvis den udenlandske virksomhed kan dokumentere, at chaufførens arbejde er omfattet af en dansk landsdækkende overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som dermed kan lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, vil Færdselsstyrelsen ikke foretage kontrol af aflønningskravet, idet kontrollen med overholdelse af overenskomsten henhører under det fagretlige system.

Det foreslås i § 8 e, stk. 2, at enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, efter anmodning skal give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Bestemmelsen har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen kan føre effektiv kontrol med, om det i lovgivningen fastsatte krav til aflønning af chaufføren overholdes. Forpligtelsen vil betyde, at både chaufføren og virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge relevant dokumentation og øvrige oplysninger, der måtte være relevant for kontrollen.

Det vil navnlig være relevant at anmode om dokumentation i form af arbejdskontrakt, lønsedler og arbejdstidsregistreringer. Det kan desuden være relevant at anmode om fx dokumentation for gennemførte lønudbetalinger til chaufføren (fx bankoverførsler), eventuelle oplysninger om lønrammer,

samlede ruteplaner for udført transport og eventuelle aftaler om gennemsnitlig beregning af arbejdstid.

Det foreslås i § 8 e, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d.

Dette kan fx ske med bistand fra Den Europæiske Arbejds-markedsmyndighed (ELA) eller via bilaterale samarbejdsaf-taler med andre landes myndigheder.

Med forslaget til § 8 e, stk. 4, bemyndiges transportministe-ren til at fastsætte nærmere regler om, hvilken dokumenta-tion der skal kunne forevises på forlangende i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldel-sespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende op-fyldelse af disse krav om dokumentation.

Det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive udstedt regler om, at følgende dokumentation for overholdelse af af-lønningskravet er umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standses i Danmark:

- Dokumentation for anmeldelse i registret,
- Ansættelseskontrakt,
- Lønsedler for perioder, hvor chaufføren inden for det se-neste år har udført kombineret transport, buscabotage-kørsel eller cabotagekørsel med gods, hvis motorkøretø-jets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, hvor metoden for udregning af løn for den kombinerede transport eller cabotagekørsel fremgår, el-ler anden dokumentation, der viser de samme oplysnin-ger, og
- Arbejdstidsopgørelser for chaufføren for samme perio-der som lønsedlerne eller anden dokumentation, der vi-ser de samme oplysninger.

Det forudsættes ved udstedelsen af bekendtgørelsen, at prin-cippet om dataminimering overholdes.

Reglerne vil blive fastsat i overensstemmelse med gældende praksis ved kontrol af cabotagekørsel. Det vil betyde, at do-kumentationen skal kunne forevises inden for rimelig tid ef-ter standsnings af køretøjet. Elektronisk fremsendelse af dokumentation til køretøjet inden for ganske kort tid skal ac-cepteres. Fremskaffelse af dokumentationen må dog ikke medføre en væsentlig forsinkelse af kontrollen. Det bemær-kes, at dokumenterne skal være på engelsk eller dansk.

Reglerne vil dermed indebære, at politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer vil skul-le kontrollere anmeldelsespligten efter § 8 d, og at der i kø-retøjet forefindes den dokumentation, der skal medbringes under kørslen i Danmark i medfør af de regler, der fastsæt-tes efter foreslåede § 8 e, stk. 4.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at ha-ve begået en strafbar lovovertrædelse, kan den foreslåede § 8 e ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysnin-

ger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, med-mindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges til-vejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den for-modede lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 10, stk. 1.

Om der foreligger en konkret mistanke, må som udgangs-punkt bero på, om myndighedens mistanke er så stærk, at der ville være grundlag for inden for strafferetsplejen at rej-se en sigtelse eller at tillægge vedkommende en sigtets ret-tigheder. Der skal således foreligge omstændigheder m.v., som på objektivt grundlag og med rimelighed kan tale for vedkommendes mulige skyld.

Hvis der på baggrund af myndighedernes undersøgelser konstateres en konkret og begrundet mistanke om, at virk-somheden ikke overholder det lovfastsatte krav til aflønning, skal sagen overgives til politiet med henblik på efterforsk-ning og eventuel strafforfølgning.

§ 8 f

Efter retsplejelovens § 997, stk. 3, kan der i domme, hvor-ved nogen tilpligtes at opfylde en forpligtelse mod det of-fentlige, som tvangsmiddel fastsættes en fortløbende bøde, der tilfalder statskassen (tvangsbøder).

Idet der foreligger et helt særligt behov for effektiv kontrol og håndhævelse på det pågældende område foreslås det med § 8 f, at der i loven indsættes en bestemmelse om admini-strative tvangsbøder, dvs. tvangsbøder, som ikke pålægges af domstolene, men af forvaltningen.

Færdselsstyrelsen vil på den baggrund tillægges beføjelse til – ved afgørelse – at pålægge transportvirksomheden en øko-nomisk sanktion, hvis en bestemt handlepligt ikke opfyldes.

Med det foreslåede § 8 f, stk. 1, fastsættes, at efterkommer en virksomhed ikke en anmodning om oplysninger efter § 8 e, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysnin-gerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge dag-lige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålæg-get efterkommes.

Det forudsættes, at bøderne fastsættes til ikke under 1.500 kr. dagligt, hvilket svarer til niveauet på de daglige bøder, som Arbejdstilsynet har hjemmel til at pålægge en virksom-hed, der ikke efterkommer et påbud om anmeldelse i RUT efter udstationeringslovens § 7 f, stk. 2.

Det følger af § 11 i lovbekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015 om inddrivelse af gæld til det offentlige, at fordringer opregnet i bilag 1 til loven, kan inddrives ved udpantning. En administrativ tvangsbøde pålagt efter det foreslåede § 7 f, stk. 2, forudsættes at være omfattet af bilagets nr. 15, og der er således udpantningsret for sådanne tvangsbøder.

Efterkommer virksomheden påbuddet, vil pålagte tvangsbø-der, der endnu ikke er betalt eller inddrevet, bortfalde.

Med den foreslåede § 8 f, stk. 2, fastsættes, at klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter § 8 e, stk. 2, og pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 ikke kan tillægges opsættende virkning.

Det er afgørende, at en virksomhed ikke kan unddrage sig at medvirke til oplysning af sagen ved fx at klage over et påbud om anmeldelse eller ved at indbringe påbuddet eller afgørelsen om tvangsbøder for domstolene. Der findes en tilsvarende regel i udstationeringslovens § 7 f, stk. 4, i forhold til reglerne om anmeldelse i RUT.

§ 8 g

Med det foreslåede § 8 g fastsættes, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til papirer m.v. mod behørig legitimation for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan § 8 g ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1.

At der skal være rimelig grund til en sådan mistanke indebærer, at mistanken skal være baseret på fornødne konkrete og objektive oplysninger. Om dette er tilfældet, må bero på en samlet konkret vurdering i den enkelte situation.

Er der tale om ren stikprøvekontrol, vil der ikke foreligge en mistanke i bestemmelsens forstand. Det samme gælder, hvor en myndighed fx ønsker at undersøge forhold, som kun muligvis kan give anledning til mistanke - fx på baggrund af generelle erfaringer med en bestemt virksomhed. En mere almindelig, erfaringsbaseret fornemmelse hos den pågældende myndighed om, at der kan være noget galt, indebærer således ikke, at der foreligger mistanke om et strafbart forhold.

Mistænkes en virksomhed med rimelig grund for at have begået et strafbart forhold, kan tvangsindgreb over for den mistænkte med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, alene gennemføres efter reglerne i retsplejeloven om strafferetsplejen, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1. Det gælder, uanset om mistanken foreligger før iværksættelsen af det pågældende tvangsindgreb, eller først opstår efterfølgende.

Det foreslås desuden, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af kontrollen, der er nævnt i stk. 1. Politiets bistand vil kunne være påkrævet, hvor Færdselsstyrelsen - i forbindelse med myndighedens deltagelse i politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer - nægtes adgang til papirer m.v., for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til foreslåede § 8 c, og hvor fx formålet med kontrollen forspildes, hvis ikke adgang opnås.

Med forslaget til i § 8 g, stk. 2, fastsættes, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v. efter stk. 1.

Til nr. 4

Efter § 10 a, stk. 1, i udstationeringsloven kan visse overtrædelser af udstationeringsloven straffes med bøde. Det gælder således i situationer, hvor en anmeldelsespligtig tjenesteyder undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 7 a, stk. 1-3, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 1. Tjenesteyderen kan ligeledes straffes med bøde, hvis denne undlader at give dokumentation til hvervgiver i henhold til § 7 d, stk. 1, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 1. På samme måde kan en hvervgiver straffes med bøde, hvis denne undlader at rette henvendelse til Arbejdstilsynet i henhold til § 7 d, stk. 2, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 3.

Ifølge lovens § 10 a, stk. 3, betragtes det ved straffens udmåling efter § 10 a, stk. 1, som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovre karakter.

Med den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 4, fastsættes, at en udenlandsk virksomhed kan straffes med bøde, hvis virksomheden undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 6, om straffens fastsættelse.

Med den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 5, fastsættes, at den, der undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1, kan straffes med bøde.

Formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, at udenlandske virksomheder, som udfører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark, overholder det lovfastsatte krav til aflønning. Det er derfor afgørende for en effektiv kontrol, at udenlandske virksomheder overholder anmeldelsespligten.

Det forudsættes, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normaltilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i registret sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen, fx hvis de anmeldte oplysninger er forbundet med fejl, som ikke muliggør, at kontrolmyndighederne kan komme i kontakt med den udenland-

ske virksomhed, eller hvis identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren ikke er korrekte.

Det foreslås desuden, at bøden for overtrædelse af manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret skal hæves med 100 pct. i normaltillfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltillfælde.

Det bemærkes, at det i øvrigt tilkommer domstolene ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder at fastsætte bøden i den enkelte sag, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Reglerne om indbyrdes gentagelsesvirkning følger de almindelige strafferetlige principper, således at der ved vurderingen af, om forholdet skal have gentagelsesvirkning, skal ske en konkret vurdering af såvel den foreliggende som den tidligere overtrædelse. Både tidligere domme og bøvedtagelser, såvel udenretlige som administrative, tillægges gentagelsesvirkning i overensstemmelse med straffelovens § 84, stk. 3, og retsplejelovens § 899, stk. 3, og § 832, stk. 4. Fristen regnes fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse.

Det er en betingelse for skærpelse af straffen i gentagelsestilfælde, at den nye strafbare handling er begået inden udløbet af 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, jf. straffelovens § 84, stk. 1 og 3. Dansk rets almindelige regler om kumulation af straf ved pådømmelse af flere forhold finder anvendelse, dvs. princippet om modereret kumulation gælder. Det betyder, at straffen ikke vokser i samme takt som antallet af overtrædelser, der dømmes for.

Til nr. 5

Efter den gældende § 10 a, stk. 3, skal det ved straffens udmåling efter stk. 1 betragtes som en skærpene omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grove karakter.

Med den foreslåede ændring ændres henvisningen til stk. 1 til stk. 1, nr. 1-3 og 5.

Ændringen er en konsekvens af, at strafudmålingen af den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 4, skal foretages efter den foreslåede § 10 a, stk. 4. Strafudmålingen efter § 10 a, stk. 1, nr. 1-3 og 5, skal foretages efter § 10 a, stk. 3.

Til nr. 6

Det foreslås i § 10 a, stk. 4, at der ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.

Det forudsættes således, at der for en overtrædelse som udgangspunkt udmåles en bøde, der procentvis tager højde for det undtagne beløb, dog ikke mindre end 35.000 kr. i normaltillfælde.

Bøden skal ses i lyset af overtrædelsens meget alvorlige karakter, idet manglende overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning vil virke konkurrenceforvridende sammenholdt med, at bøden for at have en præventiv effekt skal tage højde for det beløb, som virksomheden vil have »sparet« ved ikke at udbetale løn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1.

Det foreslås endvidere, at bøden for overtrædelser af det lovfastsatte krav til aflønning som udgangspunkt skal hæves med 100 pct. i normaltillfælde anden gang reglerne overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse.

Reglerne om indbyrdes gentagelsesvirkning følger de almindelige strafferetlige principper, således at der ved vurderingen af, om forholdet skal have gentagelsesvirkning, skal ske en konkret vurdering af såvel den foreliggende som den tidligere overtrædelse. Både tidligere domme og bøvedtagelser, såvel udenretlige som administrative, tillægges gentagelsesvirkning i overensstemmelse med straffelovens § 84, stk. 3, og retsplejelovens § 899, stk. 3, og § 832, stk. 4. Fristen regnes fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse.

Det er en betingelse for skærpelse af straffen i gentagelsestilfælde, at den nye strafbare handling er begået inden udløbet af 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, jf. straffelovens § 84, stk. 1 og 3.

Det bemærkes, at det i øvrigt tilkommer domstolene ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder at fastsætte bøden i den enkelte sag, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det forudsættes desuden, at hvis overtrædelsen af det lovfastsatte krav til aflønning er af særlig grov karakter, herunder systematisk grov udnyttelse, skal bøden fastsættes ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder.

Dansk rets almindelige regler om kumulation af straf ved pådømmelse af flere forhold finder anvendelse, dvs. princippet om modereret kumulation gælder. Det betyder, at straffen ikke vokser i samme takt som antallet af overtrædelser, der dømmes for.

Til nr. 7

Ifølge udstationeringslovens § 10 d, stk. 1, kan beskæftigelsesministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Ifølge lovens § 10 d, stk. 2 og 3, finder reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 135 af 31. januar 2017, hvorefter Arbejdstilsynet kan udstede administrative bødeforelæg i visse sager om overtrædelse af anmeldelsespligten til RUT, hvis overtrædelserne er klar og ukompliceret, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved administrativt bødeforelæg, indgiver Arbejdstilsynet i stedet politianmeldelse. Arbejdstilsynet indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtageren ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforelæg.

Det med lovforslaget foreslåede kapitel 4 a indebærer som noget nyt, at Færdselsstyrelsen skal føre kontrol efter udstationeringsloven.

Det foreslås på den baggrund, at § 10 d, stk. 1, ændres således, at beskæftigelsesministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om Arbejdstilsynets brug af administrative bødeforelæg vedrører udstationeringslovens kapitel 2 og 3 a og regler udstedt i medfør heraf.

Derudover foreslås en særskilt og tilsvarende hjemmel til transportministeren, jf. bemærkningerne nedenfor til den foreslåede § 10 d, stk. 2.

Til nr. 8

Som gennemgået netop ovenfor i bemærkningerne til ændringen af udstationeringslovens § 10 d, stk. 1, kan beskæftigelsesministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet kan udstede administrative bødeforelæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov.

Idet det foreslåede kapitel 4 a som noget nyt indebærer, at Færdselsstyrelsen skal føre kontrol efter udstationeringsloven foreslås en tilsvarende hjemmel til transportministeren.

Med den foreslåede § 10 d, stk. 2, kan transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtræ-

delser af denne lovs kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Ifølge lovens § 10 d, stk. 2 og 3, finder reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at adgangen til at udstede administrative bødeforelæg vil omfatte overtrædelser af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d.

Til nr. 9

Færdselslovens §§ 120 og 120 a indeholder bestemmelser om politiets adgang til at tilbageholde et køretøj i forbindelse med overtrædelser af færdselsloven og en række af de særlige regler, der gælder for tunge køretøjer. Endvidere kan politiet i medfør af godskørselslovens § 16 tilbageholde et køretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør af loven eller EU-regler om godskørsel. Derudover kan politiet i medfør af buskørselslovens § 17 a tilbageholde et køretøj, med hvilket der udføres buskørsel i strid med loven, bestemmelser fastsat i medfør heraf eller EU-regler om buskørsel med køretøjer.

Udstationeringsloven indeholder derimod ikke regler om tilbageholdelse af et køretøj. På den baggrund foreslås en adgang for politiet til at tilbageholde et køretøj til sikkerhed for betaling af bøder m.v. for overtrædelser, der konstateres i forbindelse med standsningen, således at der er tilstrækkelige håndhævelsesmuligheder til at sikre, at reglerne om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes.

Det bemærkes i den forbindelse, at lovforslaget bl.a. indeholder bestemmelser om aflønningskrav, jf. lovforslagets § 8 c, en ny anmeldelsesordning for udenlandske virksomheder, jf. lovforslagets § 8 d, og dokumentationskrav, jf. reglerne fastsat i medfør af lovforslagets § 8 e, stk. 4.

Den foreslåede § 10 e, stk. 1, fastsætter således, at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at politiet kan tilbageholde et køretøj, hvis politiet eller Færdselsstyrelsen konstaterer, at virksomheden ikke aflønner chaufføren i overensstemmelse med den foreslåede § 8 c, der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 8 d, eller dokumentations-

kravet efter reglerne fastsat i medfør af lovforslagets § 8 e, stk. 4, ikke er overholdt.

Den foreslåede § 10 e, stk. 2, 1. pkt., fastsætter, at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet således – også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget) – tilbageholde et motorkøretøj, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på bøde, fremtidige sagsomkostninger eller konfiskation.

Den foreslåede § 10 e, stk. 2, 2. pkt., fastsætter, at sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der har rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, er uberettiget i besiddelse af dette.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens og godskørselslovens regler om tilbageholdelse af motorkøretøjer, hvorefter fyldestgørelse i et køretøj, der er tilbageholdt, kan ske, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af fx bøder eller sagsomkostninger, eller der er stillet sikkerhed herfor.

Tilbageholdelse kan ske, selv om køretøjet ikke tilhører den, der er ansvarlig for overtrædelserne, men fx en udlejer, et leasingselskab el.lign.

Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, var uberettiget i besiddelse af dette.

Hvis der i forbindelse med politiets kontrol af et køretøj foreligger oplysninger for politiet om, at virksomheden har forskyldte bøder for tidligere overtrædelser af reglerne, vil politiet – hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt – kunne foretage en foreløbig beslaglæggelse af køretøjet i medfør af retsplejelovens § 1002, stk. 1, jf. § 806, stk. 4, til sikkerhed for det offentlige bødekrav.

Den foreslåede § 10 e, stk. 3, fastsætter, at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse. Der henvises til retsplejelovens (lovbekendtgørelse nr. 938 af 10. september 2019) kapitel 74. Det betyder bl.a., at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse med hensyn til iværksættelsen af tilbageholdelsen. Ejeren eller den varige bruger af køretøjet skal derfor underrettes om køretøjets tilbageholdelse og vejledes om muligheden for inden 24 timer fra tilbageholdelsens start at få indbragt sagen for retten, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4, jf. § 807, stk. 1.

Til § 5

Det foreslås i § 5, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2021. Dette indebærer, at tilladelser fra den dato kun gives, hvis ansøger lever op til løn- og arbejdsvilkårene omtalt i loven.

I stk. 2 foreslås det, at for indehavere af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 6 a, stk. 3, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 9, stk. 2, der er meddelt før lovens ikrafttræden, finder § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først anvendelse den 1. juli 2021, jf. dog stk. 3. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Med stk. 3 foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i stk. 2 kan tillade, at kravene efter lovens § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2.

Med stk. 4 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter stk. 3.

Det følger bl.a. af grundlovens § 73, stk. 1, at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Det vurderes, at den foreslåede ordning med nye krav til løn- og arbejdsvilkår for eksisterende tilladelser ikke i almindelighed vil være at betragte som et ekspropriativt indgreb over for tilladelsesindehaverne. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at enkelte tilladelsesindehavere – på trods af den foreslåede overgangsordning i den foreslåede stk. 2 – vil kunne blive ramt så atypisk hårdt, at der vil kunne være tale om et ekspropriativt indgreb. Det foreliggende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation, og det foreslås på den baggrund, at der i stk. 3 skabes hjemmel til, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning kan dispensere fra det anvendelsestidspunkt, der følger af stk. 2. Dispensationsadgangen vil i givet fald skulle udnyttes til at give en eksisterende tilladelsesindehaver tilladelse til at opfylde de nye krav til løn- og arbejdsvilkår på et senere tidspunkt med henblik på at undgå, at den pågældende tilladelsesindehaver vil blive ramt så atypisk hårdt, at der vil være tale om et ekspropriativt indgreb over for den pågældende.

Det forudsættes, at dispensationsadgangen kun vil blive anvendt i de helt særlige tilfælde, hvor en indehaver af en eksisterende tilladelse måtte blive ramt så atypisk hårdt, at opfyldelse af det foreslåede krav til løn- og arbejdsvilkår på det tidspunkt, der følger af den foreslåede stk. 2, ville få karakter af et ekspropriativt indgreb.

Det bemærkes, at de af lovforslaget omfattede love ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor dette heller ikke vil være tilfældet for de ændringer, der foretages med lovforslaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 6. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1 eller 2.

§ 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, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 45 i lov nr. 1538 af 19. december 2017 og § 1 i lov nr. 735 af 8. juni 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 6, *stk. 3-4*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal enten

1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,

2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller

3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 4. En ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 5. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 6. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvil-

§ 6 a. ---*Stk. 2-4. ---*

Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, 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. 6. Den i stk. 5 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. 5.

§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. 2 medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og 2 medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.

Stk. 3. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 4. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Stk. 5. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

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

kår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3, nr. 1, eller stk. 4.

Stk. 7. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 8 og 9.

2. § 6 a, stk. 5 og 6, affattes således:

»*Stk. 5.* En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Stk. 6. Den virksomhed, der er nævnt i stk. 5, skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.«

3. § 6 b affattes således:

»**§ 6 b.** Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. De øvrige medlemmer udpeges af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselslovens område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, således, at der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 3. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.«

4. § 6 c affattes således:

»**§ 6 c.** Transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede om-

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, og 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.

§ 7. Vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

Stk. 2. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 3. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

Stk. 4. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2. Sager herom kan anlægges ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Stk. 3. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 6, stk. 3, nr. 3. Denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter.

Stk. 4. Transportministeren hører de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.

Stk. 5. I sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«

5. § 7 affattes således:

»§ 7. Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 2. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.«

§ 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, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017 og § 44 i

§ 9. ---

Stk. 2. ---

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 indrettet til befordring 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.

§ 18. ---

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 3. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 4. Tilladelsen skal udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre.

Stk. 5. Offentlige myndigheder skal efter anmodning give Trafikstyrelsen enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold.

lov nr. 1538 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 3 og 4, affattes således:

»*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 opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer føreren medregnet.

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.«

2. § 18, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* En ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, skal enten

1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,

2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og gælder på hele det danske område, eller

3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 3. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eLndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller

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, og 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

indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.

Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 2, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.

3. § 18 a affattes således:

»§ 18 a. Transportministeren kan høre de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 18, stk. 2, nr. 1 og 2. Sager herom anlægges kan ved Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag.

Stk. 3. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel, til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører opfylder betingelserne i § 18, stk. 2, nr. 3. Denne høring kan ske til brug for behandling af en ansøgning om en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller efter en fælles anmodning fra de relevante overenskomstparter.

Stk. 4. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til § 9, stk. 2, overholder § 9, stk. 3.

Stk. 5. I sager efter stk. 1 og 4, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, nr. 1, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

§ 3

I lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 som ændret ved lov nr. 60 af 30. januar 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 1, nr. 9-11, affattes således

§ 9. For Arbejdsretten indbringes sager om

1-8) ---

9) hvorvidt de i § 3, stk. 5, i lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7.

»9) hvorvidt de i § 3, stk. 5, i lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7,

10) hvorvidt de anførte betingelser i ferielovens § 3, stk. 3-5, er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7, og

11) hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.«

2. § 9, stk. 7 og 8, affattes således:

»Stk. 7. Sager efter stk. 1, nr. 10, kan indbringes for Arbejdsretten af en lønmodtager, dennes lønmodtagerorganisation eller arbejdsgiver eller en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.

Stk. 8. Sager efter stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.«

§ 4

I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg. buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

2. I § 7 b indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1-3.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3

3. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

Vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark

§ 8 c. En udenlandsk virksomhed skal betale en lønmodtager en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 2) buscabotagekørsel, eller
- 3) vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af § 6, stk. 3, nr. 1, i lov om godskørsel, eller § 18, stk. 2, nr. 1, i lov om buskørsel.

§ 8 d. En udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, anmelde kørslen hos Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsen skal ske efter lov om fremgangsmåden ved anmeldelse m.v. af visse oplysninger hos Erhvervsstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om muligheden for at ændre i og adgangen til de anmeldte oplysninger.

Stk. 3. Erhvervsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.

§ 8 e. Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 2. Enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal efter anmodning give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal kunne forevises på forlangende i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet efter

§ 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende opfyldelse af disse krav om dokumentation.

§ 8 f. Efterkommer en virksomhed ikke en anmodning om oplysninger efter § 8 e, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes.

Stk. 2. Klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter § 8 e, stk. 2, og pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 kan ikke tillægges opsættende virkning.

§ 8 g. Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse adgang til papirer m.v. mod behørig legitimation for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v. efter stk. 1.

§ 10 a. Med bøde straffes den, der på følgende måder overtræder lovens bestemmelser:

1-3) ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Ved straffens udmåling efter stk. 1 betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelser er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelser i øvrigt er af grovere karakter.

§ 10 d. Beskæftigelsesministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Stk. 2-3. ---

4. I § 10 a, stk. 1, indsættes som nr. 4 og 5:

»4) Undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1.

5) Undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.«

5. I § 10 a, stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 1, nr. 1-3 og 5«

6. I § 10 a indsættes som stk. 4:

»Ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.«

7. I § 10 d, stk. 1, ændres »denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov« til: »denne lovs kapitel 2 og kapitel 3 a og regler udstedt i medfør heraf«

8. I § 10 d indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lovs kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser

og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

9. Efter § 10 d indsættes i *kapitel 6*:

»§ 10 e. Politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der har rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, er uberettiget i besiddelse af dette.

Stk. 3. Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse.«

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

Stk. 2. For indehavere af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 6 a, stk. 3, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 9, stk. 2, der er meddelt før lovens ikrafttræden, finder § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først anvendelse den 1. juli 2021, jf. dog stk. 3. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i stk. 2 tillade, at kravene efter denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter stk. 3.