

Beskæftigelsesministeriet

19. marts 2020

**Hørings svar vedr. udkast til lovforslag 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)**

Dansk Erhverv har modtaget Beskæftigelsesministeriets høring af 20. februar 2020 vedrørende lovforslag på vejtransportområdet med frist den 19. marts 2020.

Vi anerkender den i indledningen beskrevne proces mellem arbejdsmarkedets parter og myndighederne på området og har på den baggrund ikke nærmere overordnede bemærkninger til lovforslaget, idet vi i den forbindelse henviser til høringssvaret fra DA. Dansk Erhverv støtter dermed forslaget.

Dansk Erhverv vurderer, at kombinationen af lovforslagene på vejtransportområdet, samt de kommende vejpakker fra EU, tilsammen vil gøre livet vanskeligere for de aktører, der spekulerer i ulovlig logistik og løndumping, og dermed skabe mere ens konkurrencevilkår på transportmarkedet.

I forhold til forslagens nærmere elementer skal vi bemærke følgende:

- Det anføres i bemærkningerne at forslaget ikke vil have administrative eller økonomiske konsekvenser for tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster. Det er vi uenige i og skal anmode om, at man når tiltagene træder i kraft følger disse administrative omkostninger mhp. at minimere dem.
- Kontrollen af udenlandske virksomheders overholdelse af et lønniveau er ligeledes en nyskabelse. Det er helt afgørende at den nye lovgivning dels er så administrativt tilgængelig at virksomhederne bruger den, dels at kontrol og håndhævelse er så fintmasket at alle omfattede virksomheder, også præventivt inspireres til at overholde reglerne. Også her er der dog en administrativ omkostning, der skal følges.
- I forhold til administration af lovgivningen har det undret os at indberetningerne skal ske til et af Erhvervsstyrelsen oprettet system men håndhæves af Færdselsstyrelsen. Det virker ikke umiddelbart effektivt, men der kan naturligvis være tungtvejende grunde herfor.
- Dansk Erhverv ser med tilfredshed på udkastets forslag til § 10 e, der giver politiet adgang til, som i gældende praksis, at tilbageholde et køretøj, med hvilket der skønnes at have været foretaget en overtrædelse.

Dansk Erhverv skal desuden bemærke følgende til følgende emner:

*Regeludformning og kontrol:*

Det er vigtigt, at der etableres fælles EU-regler, som sikrer, at der etableres de samme regler og love i hele EU, så konkurrencen bliver ens for alle. Det er i den forbindelse afgørende, at kontroltrykket er afstemt mellem alle EU-landene. Derfor skal det prioriteres at sikre, at EU's Vej-pakke vedtages og på sigt erstatter de foreslåede regler beskrevet i denne høring, således at kontroltrykket ensrettes i hele EU.

Det vurderes eksempelvis at kunne blive særligt vanskeligt for politiet at indhente dokumentation fra et andet EU-land, hvis der ikke er tale om EU-regler, som foreskriver, at alle EU-lande har pligt til at udlevere relevant dokumentation indbyrdes til politiets kontrol.

Der bør også gøres muligt at dokumentere forholdene på papir, idet ikke alle virksomheder og chauffører har mulighed for elektronisk registrering.

Den i forslaget angivne bemyndigelsesbestemmelse vedr. nummerpladescannere skal udnyttes og indgå i den løbende og effektive kontrol af at virksomheder, der udfører cabotage- eller kombineret transport i Danmark, overholder de danske regler.

Nummerpladescannere ved grænserne bør systematisk bruges til at kontrollere lastbiler, der har opholdt sig i Danmark i en længere periode end en cabotage- eller kombineret transport normalt varer, fx ophold i Danmark længere end 3 dage. Derved kan politiet systematisk kontrollere de lastbiler, der har opholdt sig i Danmark længere end 3 dage, næste gang de krydser grænsen til Danmark.

*Bevisbyrde, udenlandsk hjemmel og inddrivelse*

Når lovgivningen ønskes ændret, som beskrevet i udkastet til lovgivning, er det vigtigt, at det sker med fuld bevidsthed om de praktiske udfordringer, det kan indebære for den enkelte chauffør og vognmand i dagligdagen. Nedenstående beskriver derfor nogle af de vigtigste udfordringer, så der er mulighed for at tage hensyn til dem fremadrettet.

Typisk vil det være sådan, at chaufføren får sin løn og lønseddel ved ugens eller månedens udgang, når der er overblik over, hvor lang tid den pågældende chauffør har opholdt sig i landet.

*Håndhævelse – herunder hjemmel til udstedelse og inddrivelse af bøder (legalitet)*

Der bør være tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af reglerne, så det har alvorlige konsekvenser for transportvirksomhederne at bryde reglerne.

Det er helt afgørende, at der føres effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske biler på transportområdet, så konkurrencen ikke skævvrides på markedet ved at alle aktører ikke følger reglerne. Der må ikke være tvivl om, at alle skal overholde reglerne, og der skal slås hårdt ned på alvorlige forseelser.

Det vurderes at kunne styrke kontrollen markant, når indsatsen er målrettet og bygger på grundig markedsovervågning og statistik.

Vi skal på baggrund af ovenstående, herunder særligt bemærkningerne om de administrative omkostninger for DA-medlemmer anbefale, at lovgivningen evalueres 1, 2 og 4 år efter ikrafttræden.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', written in a cursive style.

**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef, Transport & Infrastruktur

Beskæftigelsesministeriet

Danish Transport Federation

pr. mail til [a kl@bm.dk](mailto:a kl@bm.dk), [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)

### **Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, buskørsel, udstationering mv.**

DI Transport har den 20. februar 2020 modtaget ovennævnte forslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger:

DI Transport kan støtte formålet med lovforslaget, der gennemfører det politiske ønske om ordnede forhold, jf. Folketingets Vedtagelse (V5) af 7. november 2018, samt DA og FH's anbefalinger.

Vedrørende de økonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenserne af lovforslaget så er det DI Transports vurdering, at dette ikke er beskrevet fyldestgørende i lovforslaget. Det er DI Transports vurdering, at der vil være øgede administrative konsekvenser for erhvervslivet i form af registrering og dokumentationskrav for aflønning af cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport.

Forslaget vil derfor øge transportomkostningerne for danske erhvervsliv, herunder til import og eksport. Forslag kan endvidere have negative miljømæssige konsekvenser, hvis lastbilerne ikke benyttes optimalt.

DI Transport vil gerne påpege, at anmeldelsespligten ikke bør træde i kraft, før de tekniske systemer er klar.

Derudover er der behov for behørig vejledning af branchen om lovforslagets del om udstationering og aflønning, herunder i form af hjemmeside med QnA, som det kendes fra Cabotagevejledningen, og varebiler.dk, så danske transportvirksomheder med udenlandske datterselskaber kan få vejledning til, hvordan de dokumenterer, at kørslen er foregået efter regler.

I forhold til bøderne er det væsentlig, at der i sanktionspraksis skelnes mellem bevidst snyd og mindre formalistiske fejl, der ikke har haft betydning for kontrol mv.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Beskæftigelsesministeriet  
Holmens Kanal 20  
1060 København K  
[akl@bm.dk](mailto:akl@bm.dk) og [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)



ARBEJDSGIVERFORENINGEN KA – PLADS TIL SELVSTÆNDIGE TANKER

Kristelig Arbejdsgiverforening  
Alsvej 7, 8940 Randers SV

Tlf. : 82 132 132  
Mail : [ka@ka.dk](mailto:ka@ka.dk)  
Web : [ka.dk](http://ka.dk)

Randers, d. 19. marts 2020

### **J. nr. 2020-919 - Høring vedr. lovforslag på vejtransportområdet**

Regeringen har sendt lovforslag i høring, der skal tilrette gældende lovgivning på transportområdet med henblik på at fastlægge et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport. Arbejdsgiverforeningen KA takker for muligheden for at kommentere på lovforslaget.

Arbejdsgiverforeningen KA organiserer og repræsenterer en række virksomheder, der er aktive på transportområdet – både indenfor godskørsel, buskørsel og øvrig persontransport. Som følge heraf har vi fulgt arbejdet med tilblivelse af loven meget tæt. Vi noterer os med tilfredshed, at intentionen med lovforslaget er at dæmme op for social dumping og at genoprette retstilstanden på godskørselsområdet til tiden før Nortra-dommen. Arbejdsgiverforeningen KA støtter dette formål.

Lovforslaget bygger på en aftale, der er indgået mellem regeringen og et bredt flertal af folketingets partier. Med lovændringerne indføres en ny praksis for virksomheder, der kører bus- eller godstransport, hvorved der stilles krav om at virksomheden enten tiltræder en anerkendt dansk overenskomst eller følger omkostningsniveauet i en anerkendt dansk overenskomst.

Vi havde gerne set, at Folketinget havde fulgt Kammeradvokatens anbefaling fra 9. juni 2016 om helt specifikt at nævne de landsdækkende kollektive overenskomster i lovens forarbejder, som er anerkendt på tidspunktet for lovens tilblivelse. Kammeradvokatens notat blev udarbejdet på anmodning fra Transportministeriet med det klare opdrag at finde forslag til, hvordan retstilstanden før Nortra-dommen kunne genoprettes (notatet er vedlagt som bilag). Modellen, som Kammeradvokaten anbefalede, anvendes i dag på taxaområdet, og den fungerer upåklageligt i praksis. Efter vores vurdering giver Kammeradvokatens anbefaling et effektivt værn mod social dumping og samtidig sikkerhed for, at aftalefriheden på det danske arbejdsmarked bevares.

Desværre var det ikke muligt at samle et flertal i folketinget, som ville støtte op om kammeradvokatens rådgivning. Det beklager vi i Arbejdsgiverforeningen KA. Men vi anerkender samtidig de politiske vilkår, og har derfor valgt at bakke op om den aftale, som et politisk flertal er kommet til.

Vores forventning er nu, at udmøntningen i lovgivningen vil ske i fuld respekt for den politiske aftale og de principper, der ligger til grund herfor. Her er der stadig en del at arbejde med, og Arbejdsgiverforeningen KA må derfor påpege en række problemstillinger i lovpakken, samt uklarheder og tilløb til forskelsbehandling, som bør afklares og udbedres, før loven vedtages.

### **Procedure for godkendelse af overenskomster**

Det har hidtil været kutyme på gods- og buskørselsområdet – også før Nortra-dommen – at andre kollektive overenskomster end den mest udbredte kan godkendes og anerkendes som retmæssigt grundlag for tildeling af kørselstilladelser. Arbejdsgiverforeningen KA er meget tilfredse med at lovforslaget knæsætter dette princip.

Ifølge lovforslaget er udgangspunktet, at den mest udbredte overenskomst på hvert område vil blive anerkendt som grundlag for tildeling af tilladelser til drift i Danmark, og være retningsgivende for området. Det fremgår samtidig, at andre kollektive overenskomster også kan godkendes, såfremt det samlede omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de mest udbredte, og retningsgivende, overenskomster.

Det fremgår imidlertid ikke klart af lovforslaget, hvordan godkendelsesproceduren vil fungere i praksis, hvem der får bemyndigelse til at forestå godkendelse af relevante kollektive overenskomstaftaler, samt hvilke kriterier der skal ligge til grund for denne vurdering og eventuelle godkendelse.

Ifølge den politiske aftale fra januar 2020, der udstikker retningslinjerne for lovforslaget, så skal det bero på ”en samlet skønsmæssig vurdering”, som skal foretages af ”den relevante myndighed – eventuelt efter høring af overenskomstnævnet”. Det følger således heraf, at det ikke er overenskomstnævnet, der skal forestå denne godkendelse.

Arbejdsgiverforeningen KA tolker lovforslaget således, at den relevante myndighed, der skal forestå godkendelsen, er Færdselsstyrelsen. Det er i overensstemmelse med den nu gældende praksis på området, men det fremgår ikke tydeligt af lovforslaget, at det præcis er Færdselsstyrelsen, der påtænkes at tillægges denne kompetence.

Såfremt godkendelseskompetencen i stedet tillægges overenskomstnævnet, vil hele lovgrundlaget miste sin uvildighed. Arbejdsgiverforeningen KA vil finde et sådant træk dybt problematisk, idet parterne bag de mest udbredte kollektive overenskomster dermed reelt får adgang til at opretholde et monopol gennem overenskomstnævnet. Dette vil være uacceptabelt. For at imødegå spekulation og bekymringer i den retning, opfordrer

Arbejdsgiverforeningen KA derfor til, at det præciseres i lovteksten, at det er Færdselsstyrelsen alene, der får kompetence til at godkende overenskomster.

### **Kriterier for godkendelse af overenskomster**

Ifølge den politiske aftale fra januar 2020, der ligger til grund for lovforslaget, skal myndighedernes vurdering og eventuelle godkendelse af kollektive overenskomster foregå på baggrund af en vurdering af det samlede omkostningsniveau i den enkelte aftale. Princippet er, at det samlede omkostningsniveau, forstået som timeløn, tillæg, genebetalinger, fridage ud over ferielovens minimum, pension mv. ikke må afvige entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster. Helt specifikt er det præciseret, at der ikke skal ske en vurdering punkt for punkt, men en vurdering af de samlede omkostninger.

Arbejdsgiverforeningen KA anerkender behovet for at der foretages en uvildig vurdering af løn- og ansættelsesvilkår, samt at det er det samlede omkostningsniveau, der skal udgøre vurderingsgrundlaget – ikke en vurdering punkt for punkt. Det fremgår dog desværre ikke af lovgivningen eller dens forarbejder, hvilket giver anledning til bekymring. Arbejdsgiverforeningen KA anbefaler, at dette præciseres i bemærkningerne til lovforslagets § 6c.

### **Respekt for aftalefriheden**

Ifølge lovens forarbejder præciseres det meget specifikt, at det i dag er 3Fs overenskomster med DI/ATL og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, der betragtes som mest repræsentativ, og dermed retningsgivende.

Tilsvarende fremgår det af lovens forarbejder, på side 14, at Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens Fællesoverenskomst reelt godkendes som kollektiv overenskomst for transportområdet. Dette til trods for at de pågældende overenskomster ikke er egentlige chaufføroverenskomster, men blot indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens Fællesoverenskomst primært anerkendes, fordi de er indgået af de mest repræsentative parter. Det er således ikke afgørende, hvorvidt disse overenskomster lever op til kravet om, at det samlede omkostningsniveau ikke må afvige entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de mest repræsentative overenskomster.

Arbejdsgiverforeningen KA undrer sig over dette. Vi er bekymret for, at der reelt kan opstå mulighed for at udføre godskørsel til dumpingpriser med hjemmel i en overenskomst, der reelt ikke har transportbranchen som sit umiddelbare dækningsområde.

Arbejdsgiverforeningen KA undrer sig endvidere over, at lovens forarbejder ikke yder respekt for aftalefriheden, og den nugældende retstilstand på området, derved, at lovens forarbejder tydeligt og konkret anerkender, at der i dag findes andre kollektive overenskomster, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som er godkendt og anerkendt som grundlag for tildeling af kørselstilladelser.

I loyalitet for den politiske aftale og i respekt for aftalefriheden bør lovens forarbejder gøres mere tydelig og konkret på dette punkt. Når bemærkningerne til lovforslaget specifikt nævner, hvilke overenskomster der i dag betragtes som mest repræsentativ og dermed retningsgivende (Transportoverenskomsten mellem 3F og hhv. DI/ATL og Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL), og når lovens bemærkninger ligeledes specifikt nævner, hvilke kollektive overenskomster, der ikke er egentlige chaufføroverenskomster, men som kan godkendes som retningsgivende for omkostningsniveauet fordi de er indgået af de mest repræsentative parter (Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens Fællesoverenskomst), så bør bemærkningerne til lovforslaget også være tilsvarende specifik og konkret nævne hvilke øvrige kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af repræsentative parter, som i dag anses som gyldige og anerkendte (overenskomsten mellem Det Faglige Hus og Arbejdsgiverforeningen KA samt overenskomsten mellem Krifa og ITD-Arbejdsgiver).

Det er i høj grad bekymrende, at bemærkningerne til lovforslaget ikke er konkrete på dette punkt. I værste fald kan det tolkes som et brud med respekten for aftalefriheden, som hidtil har været håndhævet af færdselsstyrelsen, og som også tydeligt fremgår af det politiske aftalegrundlag fra januar 2020. Arbejdsgiverforeningen KA anbefaler, at bemærkningerne til lovforslaget ajourføres, så det helt præcist beskriver, hvordan den nugældende retsstilling er, for så vidt angår kollektive overenskomster, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som er godkendt og anerkendt som grundlag for tildeling af kørselstilladelser.

Konkret anbefaler vi, at de almindelige bemærkninger til lovforslaget, side 14 i tredje afsnit formuleres således:

”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. I dag drejer det sig om overenskomsten mellem Det Faglige Hus og Arbejdsgiverforeningen KA samt overenskomsten mellem Krifa og ITD-Arbejdsgiver. Omkostningsniveauet heri kan alternativt følges, såfremt vognmanden er omfattet af overenskomsten.”

Tilsvarende bør det ligeledes præciseres i bemærkningerne til lovforslaget (side 14 6. afsnit), at Færdselsstyrelsen, på sin hjemmeside, gøres pligtigt til at offentliggøre alle de kollektive overenskomster som er godkendt og anerkendt som grundlag for tildeling af kørselstilladelser, og som har et samlet omkostningsniveau, der ikke afviger væsentligt og entydigt fra det samlede omkostningsniveau i de kollektive overenskomster, som vurderes at være mest udbredt og dermed retningsgivende.

#### **Administrativ praksis ved godkendelse af overenskomster**

Ifølge lovforslaget vil den såkaldte ”relevante myndighed”, som Arbejdsgiverforeningen KA anbefaler bliver Færdselsstyrelsen, basere sin vurdering og eventuelle godkendelse af kollektive overenskomster på en gennemgang af indsendt information om de aktuelle løn- og arbejdsvilkår i virksomheden, det vil sige lønsedler, ansættelsesbevis mv.



Transportministeren har på et møde med KA oplyst, der vil skulle gennemgås 3-4 konkrete sager, før en kollektiv overenskomst kan godkendes principielt som retningsgivende for omkostningsniveauet.

Arbejdsgiverforeningen KA tolker bestemmelsen sådan, at dette vilkår også vil gælde for vores overenskomst med Det Faglige Hus. Det er ganske enkelt uacceptabelt, i direkte strid med gældende praksis og ordlyden i det politiske aftalegrundlag, samt udtryk for forskelsbehandling.

Det fremgår tydeligt af den politiske aftale fra januar 2020 og af bemærkningerne til lovforslaget, at "det ikke (er) hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst". Men med den praksis, der er lagt op til i lovforslaget, og som Transportministeren har bekræftet på møde med Arbejdsgiverforeningen KA, er det præcis det, der bliver konsekvensen.

For hvorfor skal virksomheder, der i årevis retmæssigt har anvendt KAs overenskomst, og som har fået tildelt tilladelser på baggrund heraf i overensstemmelse med gældende lovgivning, nu pludselig igennem en fornyet godkendelse, med alt hvad det indebærer af indsendelse af lønsedler, arbejdsplaner, ferieoversigter, ansættelseskontrakter, pensionspapirer mv. for alle sine medarbejdere. Det er ganske enkelt ikke rimeligt – særligt ikke når virksomheder, der er omfattet af en eksempelvis Bygge- og Anlægsoverenskomsten, og som dermed kan have et væsentligt lavere samlet omkostningsniveau for sine chauffører, ikke skal igennem samme godkendelse. Det er i høj grad konkurrenceforvridende og urimelig forskelsbehandling.

Hvis formålet med lovforslaget er at forhindre social dumping og at genoprette retstilstanden på transportområdet fra før Nortra-dommen, så må det indebære en reel ligebehandling af de kollektive overenskomster, der var anerkendt på dette tidspunkt. Følgelig må alle overenskomster, der jf. § 6, stk. 3-4, anerkendes som enten godkendes principielt ved lovens vedtagelse eller godkendes på ny af myndighederne efter samme regler, og uanset hvem der er de overenskomstbærende parter.

### **Dansk særregel – kun for danske virksomheder**

Intentionen med lovforslaget var oprindeligt at dæmme op for social dumping, som opleves udført af udenlandske vognmænd, der kører cabotagekørsel i Danmark. Som tidligere nævnt anerkender Arbejdsgiverforeningen KA, at der kan være behov for at lovgive på dette punkt.

Vi er imidlertid bekymrede for, om disse regler i virkeligheden er et brud på udstationeringsdirektivet, som gør at lovforslaget ikke kan få juridisk virkning for udenlandske virksomheder, der kører cabotagekørsel eller kombineret transport i Danmark. Lovens forarbejder pointerer tydeligt, at denne risiko foreligger. I så fald står vi med en situation, hvor kun den danske del af lovforslaget får juridisk virkning.

Arbejdsgiverforeningen KA finder det yderst problematisk, hvis konsekvensen af dette lovforslag bliver, at danske virksomheder underkendes regler, som ikke får gyldighed for udenlandske virksomheder fordi dette element underkastes af EU. Arbejdsgiverforeningen KA anbefaler derfor, at den juridiske gyldighed i forhold til EU's udstationeringsdirektiv afklares, inden loven vedtages i folketinget.

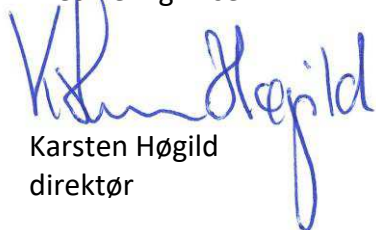
### **Vejtransportrådet**

Med lovforslaget ændres transportrådets sammensætning og det vil fremover være transportministeren, der får bemyndigelse til at fastsætte rådet. I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, hvilke organisationer, der forventes at skulle udpege medlemmer til vejtransportrådet. Her nævnes en række organisationer og arbejdsgiverforeninger direkte, men Arbejdsgiverforeningen KA er ikke nævnt. Det undrer vi os naturligvis over, og minder om, at Arbejdsgiverforeningen KA i dag organiserer og repræsenterer en ikke uvæsentlig andel af transportbranchen.

Arbejdsgiverforeningen KAs medlemmer består især af små og mellemstore virksomheder, der er aktive indenfor godskørsel, buskørsel og øvrig persontransport. Disse virksomheder bør ikke afskæres fra den direkte dialog med transportministeren om branchens vilkår som føres gennem Vejtransportrådet. Derfor har vi en naturlig forventning om, at Arbejdsgiverforeningen KA medtages på listen over de organisationer, som forventes at skulle udpege medlemmer til rådet.

Arbejdsgiverforeningen KA imødeser folketingets behandling af lovforslaget, og vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af de synspunkter, som er fremført i dette hørings-svar.

Med venlig hilsen



Karsten Høgild  
direktør

Beskæftigelsesministeriet  
Holmens Kanal 20  
1060 København K.

Deres ref.: j.nr. 2020-919      Vor ref.: 20-92

Dato: 19.3.2020

**Høringsvar forslag til 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)**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte lovforslag til ændring af love på vejtransportområdet.

**Generelle bemærkninger**

DTL er meget positiv over for lovforslagene.

DTL finder, at lovforslagene er et helt afgørende skridt i kampen mod social dumping og unfair konkurrence. I DTL er vi meget tilfredse med resultatet og den brede politiske aftale.

DTL vurderer, at kombinationen af lovforslagene på vejtransportområdet, samt de kommende vejpakker fra EU, tilsammen vil gøre det vanskeligere for de vognmænd og speditører, der spekulerer i løndumping og lavtlønschauffører, og dermed skabe mere fair konkurrencevilkår på det danske transportmarked.

Fremover skal ikke bare de udenlandske chauffører kunne dokumentere, at de opretholder en løn på dansk overenskomstniveau, når de kører indenrigstransporter i Danmark. Det skal danske chauffører og deres arbejdsgivere også – uanset om vognmanden er medlem af en arbejdsgiverorganisation eller ej. Det, finder DTL, er glimrende.

For at bruge ressourcerne til kontrollen bedst muligt, er det DTL's forslag, at kontrollen af lønforholdene for de dansk-registrerede biler foregår i forbindelse med virksomhedskontrollerne. Det vil sige den stikprøvevise kontrol af om godskørselsloven overholdes, og i forbindelse med at vognmands-tilladelserne skal fornyes – samt også gerne i forbindelse med virksomhedskontrol af køre-/hviletidsreglerne.

Det er der flere gode grunde til. Med det store antal udenlandske biler, der hver dag kører ind i Danmark (cirka 5.000), må det forventes, at de kontroller, der vil blive foretaget på landevejene af udenlandske biler, vil byde på ekstra vanskeligheder for myndighederne. Når nu hele intentionen med loven er at dæmme op for unfair konkurrence og social dumping, så er det vigtigt, at myndighedstrykket anvendes dér, hvor man kan finde problemerne: På vejene.

Der er ingen tvivl om, at det bliver en mere krævende opgave at få sikret dokumentationen fra for eksempel rumænske, lettiske eller bulgarske arbejdsgivere om transporter, der er i gang. Og det vil komme til at kræve en særlig indsats fra myndighederne med et stort opfølgingsarbejde efter stoppet af lastbilen på vejen.

Efter forslaget til ændring af udstationeringsloven skal der fastsættes en timesats for udstationerede chauffører, der udfører cabotagekørsel eller vejdelen af en kombineret, mindst skal aflønnes med.

For at forhindre svindel med fiktive time- og lønsedler, så skal det være muligt at kontrollere timesatsen ved hjælp af køre- og hviletidsdata og lign. Det er helt afgørende for en effektiv kontrol.

I forhold til danske vognmandsvirksomheder med danske chauffører, så forholder det sig anderledes. For her kan man jo finde dokumentationen for aflønningen uden vanskeligheder – nemlig i forbindelse med almindelig virksomhedskontrol.

Det har den fordel, at man kan systematisere kontrollen af danske virksomheder uden at lægge beslag på myndighedernes ressourcer til vejsidekontrol.

Så DTL's forslag er, at kontrollen baserer sig på en risikobaseret tilgang. Det indebærer, som anført i bemærkningerne til lovforslaget, at Færdselsstyrelsen med fordel kan deltage i politiets almindelige vejkontroller, og i den forbindelse foretage kontrol af lønvilkårene ved cabotagekørsel, kombikørsel rettet sig mod lastbiler med udenlandske plader.

Kontrollen af lønforholdene for de danskregistrerede biler skal foregå i forbindelse med den stikprøvevise kontrol af, om godskørselsloven overholdes, og når vognmandstilladelserne skal fornyes samt i forbindelse med virksomhedskontrol af køre-/hviletidsreglerne. Samarbejdet med øvrige myndigheder er også vigtigt, herunder SKAT. Og der bør være et beredskab til håndtering af anmeldelser.

Lovforslaget omfatter ikke selvstændige. I forbindelse med håndhævelsen bør myndighederne derfor være særligt opmærksomme på udenlandske selvkørende vognmænd, som officielt er selvstændige, men reelt er falske selvstændige og derfor ikke reelt selv kan tilrettelægge deres arbejde, jf. definitionen i direktivet om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

## Specifikke bemærkninger

### *Lov om udstationering*

Efter forsalgets § 8 f, bliver der mulighed for at pålægge daglige tvangsbøder, såfremt en virksomhed ikke indsender den af Færdselsstyrelsen krævede dokumentation.

I den forbindelse kunne det overvejes også at udstede et kørselsforbud i Danmark, indtil den krævede dokumentation er indsendt til Færdselsstyrelsen.

Efter forslaget § 10 e, bliver det muligt at tilbageholde et køretøj for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation.

Efter DTL's opfattelse viser erfaringen at ovennævnte tiltag ikke i alle tilfælde er tilstrækkeligt til at have en præventiv effekt og sikre en effektiv håndhævelse.

Det skal derfor være muligt at tilbageholde hele vogntoget. DTL er bekendt med, at dette i visse kredse rejser nogle principielle retssikkerhedsmæssige bekymringer.

I den forbindelse skal DTL henvise til CMR-loves § 18, stk. 2. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

"Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed."

Fragtføreren (transportøren) har således mulighed for at tilbageholde også 3. mands gods, indtil der er betalt for fragten eller stillet sikkerhed herfor. Muligheden for at tilbageholde også 3. mands gods er således ikke ukendt inden for godstransportområdet.

### Korrekturmæssige forslag

På s. 32. 4. sidste afsnit mangler der en afslutning på sætningen: "Derved undgås det at pålægge virksomheder, som overholder reglerne, unødige byrder i form af tilsyn."

På s. 53, 2. sidste afsnit fremgår det: "eller hvis virksomheden her udbetalt en timesats, der er over 100% lavere end det lovfastsatte krav til aflønning". Sætningen betyder, at chaufføren får mindre end nul og skal betale for at gå på arbejde. Der menes vel halvdelen af timesatsen?

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm  
Chefjurist



## Beskæftigelsesministeriet

Att.: Anders Kristoffer Levy  
Holmens Kanal 20  
DK-1060 København K

Sagsbehandler: JHB/TSP

Deres ref.: 2020-919

Dato: 19-03-2020

### Høring over udkast til lovforslag på vejtransportområdet

ITD og ITD Arbejdsgiver takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget 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). Bemærkningerne gives på vegne af ITD og ITD Arbejdsgiver, herefter: ITD.

ITD's høringssvar er struktureret i to dele, hvor den første del indeholder ITD's generelle bemærkninger til lovforslaget, og den anden del indeholder ITD's specifikke bemærkninger til lovteksten.

#### 1. Generelle bemærkninger

Der skal være fair og lige konkurrencevilkår på både på det danske og europæiske vejtransportmarked. Det har ITD arbejdet for i mange år, og det er udgangspunktet for ITD's høringssvar.

ITD hilser derfor lovforslagets hovedformål om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet i Danmark velkomment.

ITD stiller sig dog kritisk overfor forudsætningerne for forslaget.

ITD er særligt kritisk overfor, hvorfor det er nødvendigt at foretage den ændring af Godskørselsloven, som der foreslås. Forslaget fremlægger ikke tilstrækkelig dokumentation for, hvorfor disse ændringer er nødvendige, ligesom det med forslaget i sin nuværende form står klart, at forslaget ikke vil have haft nogen som helst effekt i situationer, som vi så i den såkaldte Kurt Beier-sag, hvilket var baggrunden for nedsættelsen af Padborg-udvalget og det

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917



senere selvstændige forslag fra DA/FH, som der henvises til som baggrund for lovforslaget.

ITD mener, at lovforslaget bryder med den politiske aftale indgået af flere partier i januar 2020 på flere områder, særligt at lovændringen skulle:

- a) Indeholde en klar definition af hvilke lønelementer (og ikke arbejdsvilkår i øvrigt) i de retningsgivende overenskomster, som udenforstående virksomheder/overenskomster ikke må fravige væsentligt og entydigt fra samt en klar definition af, at det er udenforstående virksomheders/overenskomsters samlede lønomkostningsniveau som skal holdes op imod dette. Der savnes en sådan klar definition.
- b) Afspejle aftalens forudsætning om, at lovændringen ikke må medføre monopoldannelse, men skal levne plads til, at der er flere betryggende og konsoliderende overenskomster på et passende niveau, og at disse overenskomster skal vurderes på overenskomstniveau (organisationsniveau).
- c) Sikre samme kontrol for danske virksomheder uanset overenskomstmæssige forhold. Dvs. kontrollen skal være tilsvarende for (organiserede) virksomheder dækket af en 3F overenskomst, som for øvrige organiserede virksomheder, eksempelvis medlemmer af ITD Arbejdsgiver.

ITD har desuden en række øvrige betænkeligheder ved forslaget:

ITD's kritik af forslaget beror på en række alvorlige betænkeligheder og ankepunkter til forslaget i sin nuværende form, som ITD mener bryder med helt grundlæggende principper, der bør lægges til grund, når der arbejdes for at sikre ordnede forhold i vejtransportsektoren.

De grundlæggende principper, som forslaget i sin nuværende form bryder med behandles nedenfor under følgende tematisering:

- 1. Udkastet til lovforslag bryder med grundlæggende elementer i Den Danske Model vedrørende foreningsfriheden og den frie forhandlingsret,**



2. Udkastet til lovforslag vurderes i sin nuværende form ikke at kunne gennemføres indenfor EU-reglerne,
3. Den foreslåede model for aflønning af chauffører vil ikke kunne håndhæves effektivt, og uden der sker diskrimination af udenlandske arbejdstagere,
4. Den foreslåede model vil skulle ændres i forbindelse med ikrafttrædelsen af EU's Vejpakke, da den grundlæggende ikke er i overensstemmelse med de forventede regler i Vejpakken,
5. Den foreslåede model modarbejder ordnede forhold ved at åbne op for ulige konkurrence mellem udenlandske varebiler og køretøjer over 3.500 kg

### **1.1 Udkastet til lovforslag bryder med grundlæggende elementer i Den Danske Model vedrørende foreningsfriheden og den frie forhandlingsret**

#### *1.1.1. Forslaget giver 3F de facto monopol*

ITD mener, at udkastet til lovforslag bryder med grundlæggende elementer i Den Danske Model vedrørende foreningsfriheden og den frie forhandlingsret.

Lovforslaget medfører i praksis, at 3F med deres overenskomster får fortrinsret over alle andre overenskomster og nu tildeles al forhandlingsmagt på overenskomstområdet gældende for hele branchen. Det er i praksis et overenskomstmæssigt monopol til 3F og dermed et anslag mod foreningsfriheden og den frie forhandlingsret i Danmark. Det er dermed et voldsomt indgreb mod de danske transportvirksomheder.

Det er i klar modstrid med den politiske aftale om vejtransport, som blev indgået mellem et flertal i Folketinget, som netop bygger på den forudsætning, at aftalen skal gennemføres i fuld respekt for foreningsfriheden og gældende kollektiv arbejdsret, at 3F med lovforslaget tildeles et de facto monopol.

Lovforslaget bygger grundlæggende på et princip om, at 3Fs transportoverenskomst tillægges en fortrinsposition, hvilket bryder med den danske model, foreningsfriheden og den frie forhandlingsret. Dette er bl.a. i strid med Grundloven og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.





Der skal særskilt gøres opmærksom på, at lovforslaget giver overenskomstmonopol til en flerhed af 3F-overenskomster (og ikke "den mest repræsentative) og dette uanset lønniveauet i disse.

*1.1.2. Lovforslaget sammenholdt med arbejdsrettens praksis samt DA og FHs Hovedaftale indebærer, at 3F's overenskomstmonopol er permanent*

Lovforslaget beskriver en dynamisk model, hvoraf det følger, at det er de til enhver tid værende mest repræsentative parters overenskomst, som fastlægger lønomkostningsniveauet (referenceoverenskomst(er)).

Men sammenholdes lovforslaget med arbejdsrettens praksis og DA/FHs hovedaftale, så bliver det til en statisk model, hvor det - uanset udviklingen i vejgodstransportbranchen - i al fremtid vil være 3F's overenskomster, der vil blive anset som "de mest repræsentative", og som dermed vil fastlægge omkostningsniveauet.

Det beror på, at der med den nugældende praksis i Arbejdsretten vedrørende 3F's konfliktret mod virksomheder, der – qua medlemskab af en alternativ organisation - eller direkte indgået virksomhedsoverenskomst med en organisation udenfor FH - fungerer som et kraftigt og effektivt pressionsmiddel til at indgå en 3F-overenskomst. Dette altså selvom virksomheden allerede måtte være omfattet af en anden overenskomst på tilsvarende niveau. Som følge af reglerne i DA og FH's Hovedaftale består en virksomheds 3F-overenskomst også efter evt. udmeldelse af en DA-organisation og muligheden for at komme ud af en DA/FH-overenskomst er i praksis ikke eksisterende. Selv hvis en virksomhed konflikter sig ud af en DA/FH-overenskomst, vil der blot kunne rejses et fornyet overenskomstkraft fra FH-organisationen, med konflikt og sympatikonflikt til følge. Dette gælder altså uanset om virksomheden allerede måtte være forpligtet af en alternativ overenskomst på samme omkostningsniveau.

Da kriterierne for hvilke(n) overenskomst der til enhver tid er "mest repræsentativ" er kumulative (det anføres at vurderingen bl.a. kan tage udgangspunkt i hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation har og hvor mange der er omfattet af den pågældende overenskomst), så vil modellen pege på 3Fs overenskomst i al fremtid, uanset 3Fs medlemstal, henset til at overenskomstdækningen beror på virksomhedens overenskomstmæssige forhold og virksomhederne effektivt kan tvinges over på en 3F-overenskomst (jf. arbejdsrettens praksis), men i praksis ikke kan komme ud af den igen (jf. Hovedaftalens regler).



På den måde sikrer lovforslaget 3F et de facto monopol, da 3F's overenskomster vil forblive "de mest repræsentative", uanset om stort set alle lønmodtagere og arbejdsgivere i et fremtidigt scenarie skulle melde sig ud af DA/FH-organisationer og ind i alternative organisationer, som ikke er medlemmer af henholdsvis FH og DA.

#### *1.1.3. Det fremgår ikke af lovforslaget, at der skal kunne ske prøvelse af alternative overenskomster*

Lovforslaget bryder med den klare forudsætning i den politiske aftale om, at der er flere organisationer, der er aftaleberettigede og har gyldige overenskomster (betryggende og konsoliderende overenskomster på et passende niveau), og at disse overenskomster skal vurderes på overenskomstniveau (organisationsniveau).

For at leve op til den politiske aftale, skal lovforslaget ændres således, at der skabes administrativ hjemmel til, at der kan ske prøvelse af også alternative organisationers overenskomster – dvs. på overenskomstniveau/organisationsniveau.

#### *1.1.4. Kontrollen og de administrative byrder skal være ens uanset virksomhedens organisatoriske forhold*

Det er desuden en forudsætning i den politiske aftale, at der skal være en ensretning af hvilken kontrol og hvilket omfang af administrative byrder – som en virksomhed, der er medlem af en af disse alternative organisationer - henholdsvis virksomheder der er omfattet af en 3F-overenskomst – skal tåle. Dette var en klar betingelse for den politiske aftale, hvoraf det fremgår: "Regeringen og aftaleparterne er enige om, at alle tilladelsesindehavere underlægges ensartet kontrol uanset deres overenskomstmæssige forhold." Dette princip må gælde på tilsvarende vis i forbindelse med ansøgning om opnåelse af en godskørselstilladelse som ved kontrol i forhold til opretholdelse af tilladelser.

Fra ITDs side er vi helt indstillede på, at der sker kontrol også af den faktisk udbetalte løn. Men denne kontrol skal være ens uanset om en virksomhed er omfattet af en 3F-overenskomst eller en anden overenskomst.

#### *1.1.5. Det fremgår ikke klart, at vurderingen af alternative overenskomster m.v. skal ske ud fra det samlede lønomkostningsniveau*



Det fremgår ikke ganske klart, hvilke elementer en vognmand, der skal følge omkostningsniveauet i de mest repræsentative overenskomster, kan lægge til grund for vurderingen af, om han overholder omkostningsniveauet. Lovforslaget bør tilrettes således at det fremgår, at det er det samlede lønomkostningsniveau i den alternative overenskomst, der lægges til grund for vurderingen. Hermed bringes det i overensstemmelse med den underliggende politiske aftale.

#### *1.1.6. Det fremgår ikke klart hvilke lønelementer der fastlægger referencelønnen*

Det fremsatte lovforslag indeholder ikke en klar definition af hvilken løn (hvilke lønelementer i de(n) retningsgivende overenskomst), som udenforstående virksomheder/overenskomster ikke må fravige væsentligt og entydigt fra for at godskørselstilladelse kan erhverves/opretholdes. Desuden bør det præciseres, at der ikke indgår arbejdsvilkår i øvrig i denne opgørelse cfr. formuleringen "løn- og arbejdsvilkår" i lovforslagets § 6, stk. 3, nr. 1. Den politiske aftale vedrører alene løn.

#### *1.1.7. Brud med den frie forhandlingsret*

Modellen i lovforslaget indebærer, at de alternative organisationers frie forhandlingsret undermineres. Den frie forhandlingsret er én af grundstenene i Den Danske Model. At der er tale om et brud med den frie forhandlingsret beror overordnet set på modellen, der indebærer, at 3Fs overenskomster skal være retningsgivende og så meget desto mere, at lovforslaget og de tilhørende bemærkninger peger på specifikke lønelementer fastlægger det retningsgivende niveau og ikke (som forudsat i den politiske aftale) peger på, at det er det samlede lønomkostningsniveau i den alternative overenskomst, der skal vurderes på.

Dette bestyrkes yderligere af, at der i lovforslaget ikke er taget højde for, at 3F-overenskomsterne på transportområdet er normallønsoverenskomster, mens eksempelvis ITD Arbejdsgivers overenskomst med Krifa er en mindstelønsoverenskomst, som forudsætter at der udmøntes et personligt løntillæg ud fra en konkret og individuel vurdering af den enkelte medarbejder. Denne lønmodel er også kendt fra eksempelvis Industriens Overenskomst, hvor 3F også er part.

#### *1.1.8. Kriteriet "mest repræsentative" anvendes og fortolkes forskelligt i dansk ret*



I lovforslaget lægges der til grund, at det er repræsentativiteten på arbejdstagersiden, der er afgørende for fastlæggelsen af, hvilke kollektive overenskomster, der er indgået mellem de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. Dvs. der peges reelt på en flerhed af overenskomster indenfor dækningsområdet, som blot har det til fælles, at 3F er part.

Kriteriet "mest repræsentative" fremgår af udstationeringsdirektivet art. 3, stk. 8, og anvendes i dansk ret flere steder (ferieloven, vikarloven, udstationeringsloven, taxiloven samt cirkulæret om arbejdsklausuler). Kriteriet anvendes ikke entydigt på samme måde, og der findes ikke én definition på EU-plan, der klart fastlægger, at det er den korrekte måde at anvende kriteriet på, ved udelukkende at lægge repræsentativiteten på arbejdstagersiden til grund.

Ydermere har kriteriet ikke nogen relevans, når lovforslaget sigter mod *ordre public* bestemmelser, da kriteriet knytter sig til udstationeringsdirektivet mindstebestemmelser, som lovforslaget *ikke* sigter mod at gennemføre.

#### *1.1.9. Manglende belysning af om lovforslaget medfører ekspropriative indgreb*

Lovforslaget belyser ikke i tilstrækkelig grad, om der med lovforslaget vil være tale om ekspropriation, samt de eventuelle deraf følgende økonomiske konsekvenser.

### **1.2 Udkastet til lovforslag vurderes i sin nuværende form ikke at kunne gennemføres indenfor EU-reglerne**

Det står tydeligt anført i lovforslaget, at der er en procesrisiko ved lovforslaget, men det er ikke tilstrækkeligt tydeliggjort, at der er tale om en betydelig procesrisiko, der beror på en række elementer, som er gennemgået nedenfor.

*Det er ikke muligt at anvende udstationeringsdirektivets bestemmelser om ordre public på den måde, som lovforslaget gør.*

Lovforslaget ønsker at gennemføre en model for dansk chaufførløn baseret på direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, herefter udstationeringsdirektivet. Udstationeringsdirektivet fastlægger, at medlemslande som Danmark kan sikre ordentlige arbejdsvilkår for arbejdstagere, der midlertidigt er udstationeret i Danmark, som for eksempel chauffører, der udfører cabotagekørsel.



Udstationeringsdirektivet er hjemlet i traktatens bestemmelser om fri bevægelighed for tjenesteydelser, ligesom det fremgår af direktivets indledende betragtning nr. 5, at "*fremme af tjenesteydelser over grænserne forudsætter fair konkurrence og forholdsregler, der garanterer, at arbejdstagernes rettigheder respekteres*".

Det følger af udstationeringsdirektivet, at virksomheder, der midlertidigt udstationerer arbejdstagere i et andet medlemsland, skal overholde det lands regler om fx mindsteløn og arbejdsmiljø.

EU har på den måde for længst anerkendt, at der er behov for at sikre beskyttelsen af arbejdstagerne og forhindre unfair konkurrence, så fri bevægelighed ikke betyder, at arbejdstagere, der er udstationeret i Danmark, kan arbejde efter hjemlandets løn- og arbejdsvilkår, når de fx udfører cabotagekørsel i Danmark.

I Danmark har man imidlertid jf. Den Danske Model valgt ikke at implementere direktivets bestemmelser om mindsteløn. I stedet er det op til arbejdsmarkedets parter at sikre dansk løn via kollektive overenskomster. Lovforslaget ønsker ikke at ændre på denne praksis ved at indføre en mindsteløn, som chauffører, der udfører cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark, har ret til.

Hjemmelsgrundlaget for lovforslaget bliver dermed *ikke* udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 1 om mindsteløn, men udstationeringsdirektivets art., stk. 10 om *ordre public* (grundlæggende retsprincipper).

I Luxembourg-dommen (Sag C-319/06), hvor EU-Domstolen underkendte Luxembourgs anvendelse af *ordre public* bestemmelsen i udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 10, har EU-Domstolen fastslået, at medlemslandene er begrænset i at fastsætte krav til udenlandske tjenesteydere, som rækker ud over udstationeringsdirektivets kerne af ufravigelige regler om minimumsbeskyttelse.

Samtidig slog EU-Domstolen meget klart fast, at bestemmelser om *ordre public* skal fortolkes strengt og indskrænkende, og at den offentlige orden kun kan påberåbes, når der foreligger en virkelig og tilstrækkelig alvorlig trussel mod et grundlæggende samfundshensyn.



ITD finder det betænkeligt at anvende udstationeringsdirektivet art. 3, stk. 10 om ordre public (grundlæggende retsprincipper) som hjemmel, idet retsgrundlaget på forelæggende grundlag må betegnes som usikkert.

Anvendelsesområdet for bestemmelsen skal fortolkes snævert, og der skal kunne føres dokumentation for hensynet til ordre public.

For ITD er det i den forbindelse bemærkelsesværdigt, at det ikke i lovforslaget fremgår, at der har været kontakt til Europa-Kommissionen med henblik på at sikre, at lovforslaget kan gennemføres indenfor rammerne af EU-retten, ligesom der i lovforslaget ikke er redegjort for, at der foreligger en tilstrækkelig og alvorlig samfundstrussel.

Ligeledes virker det til, at der kun i meget begrænset omfang er blevet inddraget relevante aktører i forhold til erfaringer med mindsteløn på transportområdet i udlandet. Det bemærkes i denne forbindelse, at andre lande netop har fastsat regler om mindsteløn ved udstationering, sideløbende med at man også anvender (flere) kollektive overenskomster på national plan.

På det oplyste grundlag i lovforslaget, er det ITD's vurdering, at lovforslaget ikke kan gennemføres indenfor EU-retten med henvisning til *ordre public*.

*Cabotageforordningen gør udtømmende op med, hvad der kan kræves af dokumentation i forbindelse med cabotagekørsel*

Reglerne om cabotagekørsel er fastsat i forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, herefter Cabotageforordningen.

Det fremgår af Cabotageforordningens indledende betragtning nr. 17, at bestemmelserne i udstationeringsdirektivet finder anvendelse på en transportvirksomhed, der udfører cabotagekørsel.

Lovforslagets foreslåede ordning for aflønning af udenlandske chauffører falder ikke ind under udstationeringsdirektivets minimumsrettigheder, men foreslås i stedet indført på baggrund af *ordre public* bestemmelser, ligesom ordningen *ikke* giver chaufføren en rettighed til mindsteløn, som denne kan støtte direkte ret på.



Den daværende S-SF-R-regering fremlagde i oktober 2012 "Rapport fra Udvalget om modvirkning af social dumping". I rapporten fremgår det på s. 157-158:

*"Beskæftigelsesministeriet vurderede – efter høring af Transportministeriet som fagansvarlig - at det ville kunne være i strid med EU-retten, hvis man i den danske udstationeringslov indførte skærpede krav overfor cabotagekørsel, der allerede er reguleret i en forordning med udtømmende og detaljerede regler".*

Ligeledes fremgår det på s. 158, at:

*"Kommissionen har i brev af 4. juli 2012 oplyst, at det ikke er i overensstemmelse med forordning nr. 1072/2009, hvis en medlemsstat kræver, at en udenlandsk transportvirksomhed forud for udførelse af cabotagekørsel skal foretage en registrering af cabotagekørslen. Baggrunden herfor er, at forordningen udtømmende regulerer, hvad der kan kræves af dokumentation i forbindelse med cabotagekørsel (...). En registrering af cabotagekørsel i RUT-registeret eller andet register vil således være i modstrid med forordningens indhold."*

Det er cabotageforordningens artikel 8, der udtømmende oplister, hvilke krav medlemslandene kan stille i forbindelse med cabotagekørsel i medlemslandene. Samtidig oplister cabotageforordningens artikel 9 de nationale bestemmelser, som cabotagekørsel er underlagt. Det er ITD's vurdering, at fordi lovforslaget ikke sigter mod at gennemføre udstationeringsdirektivets mindstebestemmelser, men i stedet pålægger virksomhederne et ekstra krav under henvisning til *ordre public*, så finder cabotageforordningens artikel 9 ikke anvendelse, og lovforslaget vil i stedet være en begrænsning af den frie udveksling af tjenesteydelser, som vil stride mod cabotageforordningen.

### **1.3 Den foreslåede model for aflønning af chauffører vil ikke kunne håndhæves effektivt, og uden der sker diskrimination af udenlandske arbeidstagere**

Efter forslaget indføres reglerne om udstationering ikke efter de almindelige regler herom i udstationeringsdirektivet, med i stedet med henvisning til *ordre public*. Det vil sige, at de foreslåede regler falder udenfor anvendelsesområdet for udstationeringsdirektivet, som nævnt i direktivets art. 1.



Det betyder, at det bliver vigtigt, at der foregår en ens og tilstrækkelig kontrol med både nationale og udenlandske virksomheder. Man kan med andre ord ikke tilrettelægge et kontrolsystem, hvor man udelukkende prioriterer kontrol af udenlandske chauffører, uden at man også i forbindelse med fx vejsidekontrol foretager kontrol af danske chaufførers lønvilkår.

Der foretages i dag ikke en sådan kontrol af hverken danske eller udenlandske chauffører og med lovforslaget foreslås det, at der opbygges et nyt kontrolsystem i Færdselsstyrelsen. Det er uklart i forslaget, hvorfor det er Færdselsstyrelsen, der skal foretage denne kontrol, og det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvorfor man ikke ønsker at oprette en særmyndighed til at håndtere det store kontroltryk, der er nødvendigt, hvis lovgivningen skal have en effekt i praksis.

Samtidig er et vigtigt, at det nye kontrolsystem under Færdselsstyrelsen bliver indrettet sådan, at der foregår en ligelig kontrol af både danske og udenlandske chaufførers lønvilkår ved vejsiden. Hvis dette ikke sikres, vil der ske diskrimination af udenlandske arbejdstagere, og der vil samtidig ikke blive dæmmet op for, at der kan ske ulige konkurrence fra danske virksomheder, som reelt kører på andre vilkår, end de har oplyst Færdselsstyrelsen om.

Hjemlen til at opbygge et kontrolsystem er direktiv 2014/67/EU om håndhævelse af udstationeringsdirektivet, herefter Håndhævelsesdirektivet. Håndhævelsesdirektivets fastlægger en liste over nationale kontrolforanstaltninger, der anses for berettigede og forholdsmæssige, og som kan anvendes til at håndhæve udstationeringsdirektivet.

I betænkningen fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet, som har dannet baggrund for lovforslaget, fremgår det, at håndhævelsesdirektivet slet ikke finder anvendelse i lovforslagets model.

På s. 40 i betænkningen fremgår følgende:

*"(...) det [er] udvalgets opfattelse, at kravet om omkostningsniveau kan gennemføres under henvisning til udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10 [ordre public]. Det må derfor formentlig antages, at håndhævelsesdirektivet ikke vil finde anvendelse ved kontrollen med kravet om omkostningsniveau."*





Alligevel henviser lovforslaget til håndhævelse af reglerne efter håndhævelsesdirektivet, som forudsætter en anvendelse af udstationeringsdirektivet.

Det er uklart, hvorfor der henvises til reglerne i håndhævelsesdirektivet, og det er meget tvivlsomt, om det vil være i overensstemmelse med EU-reglerne at lave et håndhævelsessystem som i lovforslaget, som baserer sig på bestemmelserne i håndhævelsesdirektivet, når direktivet ikke finder anvendelse.

Uanset ovenstående skal ITD opfordre til, at man i forbindelse med oprettelse af et kontrolsystem trækker på erfaringer i udlandet, både hvad angår myndighedernes erfaring, men også erfaring fra branchen. Særlig når bestemmelsen er indført i medfør af ordre public, stilles der særlige krav til proportionaliteten og nødvendigheden. Der gøres opmærksom på, at der til dels stilles strengere krav end i flere andre EU og EØS-lande, med hensyn til anmeldelse af hver transport og med hensyn til hvad der skal medbringes af dokumentation.

I flere lande kræves der enten ikke anmeldelse eller også kan anmeldelsen ske for en længere periode. Ligeledes er der oftest begrænsede krav til at medbringe dokumentation, da dette er en byrde der i sidste ende pålægges chaufføren. I stedet er der krav om at fremsende dokumentation efterfølgende på forlangende (suppleret med en sanktion herfor, hvis dette ikke gøres). Unødvendige administrative krav vil betyde, at reglerne ikke er i overensstemmelse med EU-retten. Ligeledes vil der være en risiko for, at sanktioneringen i stedet vil være rettet mod formelle fejl, som kan bunde i undskyldelige omstændigheder i stedet for at sanktionere virksomheder, som har en lavere aflønning end påkrævet.

#### **1.4. Den forslåede model vil skulle ændres i forbindelse med ikrafttrædelsen af EU's Vejpakke, da den grundlæggende ikke er i overensstemmelse med de forventede regler i Vejpakken**

Det forventes, at der meget snart bliver vedtaget en Vejpakke i EU, der indfører en række sektorspecifikke undtagelser for udstationeringsdirektivet i vejtransportsektoren. Baggrunden for Vejpakken er, at en række medlemslande har vedtaget nationale kontrolsystemer af udstationering i vejtransportsektoren. Formålet med forhandlingerne har derfor været at sikre en større harmonisering i tilgangen til udstationering på vejtransportområdet.



I betænkningen fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet, som har dannet baggrund for lovforslaget, handler hele kapitel 2 om Vejpakken.

Lovforslaget har det modsatte formål af Vejpakken, da det netop foreslås at oprette et særligt dansk kontrolsystem. Det er samtidig vanskeligt at se sammenhængen mellem lovforslaget og Vejpakken, og der er risiko for at de foreslåede regler i Vejpakken om udstationering, ikke vil få betydning i Danmark.

Reglerne forudsætter netop, at forholdet falder under anvendelsesområdet i artikel 1 i udstationeringsdirektivet. Dette er ikke foreneligt med intentionen om, at de foreslåede regler skal kunne flugte med Vejpakken. Reglerne for udstationering i Vejpakken vedrører således en helt anden situation end lovforslaget.

### **1.5. Den foreslåede model modarbejder ordnede forhold ved at åbne op for ulige konkurrence mellem udenlandske varebiler og køretøjer over 3.500 kg**

ITD stiller sig kritisk overfor at forslaget ikke omfatter køretøjer under 3.500 kg., idet det åbner for ulige konkurrence på området, da udenlandske virksomheder med køretøjer under den nævnte vægtgrænse hverken skal forholde sig til de administrative krav eller til en mindsteløn. Risikoen er tillige at gods flyttes fra køretøjer over 3.500 kg. hvor godset kan samles, til at være på flere varebiler, hvilket ikke er til gavn for klimaet.

Varebilskravene blev indført netop for at skabe ordnede forhold i branchen, og indebar blandt andet krav om at følge en kollektiv overenskomst. Ligeledes gælder cabotagereglerne også for køretøjer under 3.500 kg. Det er derfor betænkeligt at forslaget ikke indeholder krav til netop disse udenlandske køretøjer.

Ovenstående skal også ses i forhold til at reglerne indføres med hensyn til ordre public. Det forhold at man ikke har medtaget køretøjer der har samme indvirkning på markedet, kan pege i retning af at hensynet til ordre public ikke kan dokumenteres.

## **2. Specifikke bemærkninger**

**Nedenfor er angivet specifikke bemærkninger til lovforslaget**

### **2.1 Specifikke bemærkninger til ændringer i godskørselsloven**



§ 6, stk. 3:

Af den politiske aftale - som ligger til grund for nærværende lovforslag - følger, at der skal ske en prøvelse af lønomkostningsniveauet i en alternativ overenskomst og at denne prøvelse skal bestå af en vurdering af om det samlede lønomkostningsniveau fraviger væsentligt og entydigt fra det definerede lønomkostningsniveau i de(n) retningsgivende overenskomst(er) (referencelønnen).

Dette element i aftalen beror på aftaleparternes erkendelse af, at der er flere betryggende og konsoliderende overenskomster på et passende niveau på vejgodstransportområdet. Det er herefter nødvendigt, at der i loven skabes en eksplicit administrativ hjemmel til, at de(n) relevante myndighed(er) kan prøve om det samlede lønomkostningsniveau i eksempelvis ITD Arbejdsgivers overenskomst med Krifa ikke fraviger den mest repræsentative overenskomsts referenceløn væsentligt og entydigt. Denne prøvelse skal ske på overenskomstniveau, herunder på baggrund af anmodning fra disse overenskomsters parter (dvs. på organisationsniveau). Lovforslaget bør tilrettes i overensstemmelse med den politiske aftale på dette punkt.

Lovforslaget bør tilrettes således at det fremgår klart – og at der skabes administrativ hjemmel til – at en alternativ overenskomst som eksempelvis ITD Arbejdsgivers overenskomst med Krifa - kan vurderes på overenskomstniveau/organisationsniveau. Dette således, at medlemmer af ITD Arbejdsgiver ikke skal tåle en anden og tungere godkendelsesproces end virksomheder med en 3F-overenskomst. Der skal måles på det samme grundlag, nemlig på selve overenskomsten.

Af bemærkningerne til lovforslaget (s. 14) fremgår ”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.” Dette savner mening, idet situationen jo netop her er, at disse alternative landsdækkende overenskomster på niveau (ikke fraviger entydigt og væsentligt fra) jo netop *ikke* er indgået af ”de mest repræsentative”. Det bør i stedet fremgå klart af lovens forarbejder, at der i dag er kendt en flerhed af overenskomster, der lever op til betingelserne i § 6, stk. 3, herunder ITD Arbejdsgivers overenskomst med Krifa. Disse overenskomster bør nævnes eksplicit.



Af § 6, stk. 3, nr. 2 fremgår, at det er tilstrækkeligt for at det lægges til grund – uden særskilt prøvelse – at der aflønnes på det forudsatte niveau, at overenskomstens faglige gyldighedsområde dækker det pågældende arbejde og at den er indgået af de mest repræsentative parter. Dette indebærer en voldsom og usaglig forskelsbehandling af virksomheder med en 3F-overenskomst - der "blåstempler" alene på baggrund af deres organisatoriske/overenskomstmæssige tilhørsforhold - ift. de øvrige virksomheder, fx virksomheder med ITD Arbejdsgivers overenskomst. For sidstnævntes vedkommende lægger lovforslaget ydermere op til, at der ikke skal ske en vurdering af overenskomsten som sådan, men af de faktiske lønninger. Dette er administrativt en meget tungere model og meget mere indgribende overfor virksomheden, end hvad virksomheder med en 3F-overenskomst skal tåle. Begge dele er tillige et brud med den politiske aftales forudsætning om, at lovændringen ikke må indebære en usaglig forskelsbehandling begrundet i organisationsmæssige forhold og at der ikke skal ændres praksis i forhold til de øvrige organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig overenskomst. Med lovforslagets usaglige forskelsbehandling cementeres det de facto overenskomstmonopol og den fortrinnsposition, som nærværende lovforslag bibringer 3F.

Som beskrevet ovenfor er ITD indstillet på, at der indføres kontrol af faktisk udbetalte lønninger. Men denne kontrol skal i givet fald også gælde på lige fod for virksomheder omfattet af en 3F-overenskomst.

Det er dybt problematisk, at lovforslaget helt uprøvet giver adgang til fornyelse eller erhvervelse af en ny godkørselstilladelse med en hvilken som helst 3F-overenskomst, dækkende det relevante arbejde. Det gælder uanset om lønniveauet i de pågældende overenskomster er væsentlig lavere end det lønniveau, som fx ITD Arbejdsgivers medlemmer skal følge. Der kan eksempelvis være tale om godkørselstilladelse givet på baggrund af overenskomst indgået mellem 3F og Dansk Byggeri, Industriens overenskomst eller Danske Dagblades overenskomst. Lovforslaget indebærer, at der ikke skal ske en prøvelse af det faktiske lønniveau på virksomheder, der er omfattet af en 3F overenskomst, herunder om der udbetales overenskomstmæssig løn svarende til 3Fs transportoverenskomster og/eller om der aflønnes efter en overenskomstfravigende lokalaftale.

Lovforslaget bør ændres således at alle tilladelsesindehavere skal leve op til – dvs. ikke må fravige væsentligt og entydigt fra - samme faktiske lønniveau. Det skal ikke være muligt at kunne få eller opretholde tilladelser på et lønniveau



der fraviger væsentligt og entydigt, bare fordi at man har en 3F-overenskomst. Dette bør desuden også konsekvensrettes i § 6, stk. 6. Lovforslaget bør desuden tilrettes således, at der sker prøvelse på samme grundlag uanset overenskomstforhold, hvilket også var en klar forudsætning i den politiske aftale.

I den politiske aftale fremgår det desuden som en klar forudsætning, at sammenligningsgrundlaget i den alternative overenskomst (eller enkeltstående virksomheds lønniveau) skal bero på en samlet skønmæssig vurdering af de samlede lønomkostninger i overenskomsten alternativt virksomheden. Der skal ikke foretages en vurdering punkt for punkt. Og i vurderingen skal der også tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvilket ikke må medføre at virksomheden omfattes af denne overenskomst pålægges yderligere lønomkostninger, såfremt denne alternative overenskomst allerede - med sit samlede lønomkostningsniveau - lever op til (dvs. ikke fraviger væsentligt og entydigt fra) omkostningsniveauet i den retningsgivende overenskomst.

Lovforslaget bør tilrettes ift. den politiske aftales forudsætninger herom, sådan at det fremgår klart, at det er det samlede lønomkostningsniveau, der danner grundlag for vurderingen af lønomkostningsniveauet i den alternative overenskomst og ikke kun de specifikke lønelementer der fremgår af opregningen i bemærkningerne til lovforslaget (løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed) der skal kapitaliseres. For at leve op til forudsætningen om, at det er det samlede lønomkostningsniveau, der skal vurderes på, og at en virksomhed omfattes af en anden overenskomst ikke skal pålægges yderligere lønomkostninger som følge af, at der består en forskellighed i hvilke overenskomstelementer der er i de forskellige overenskomstgrundlag, vil det være nødvendigt, at lovforslaget tilrettes således, at det fremgår tydeligt, at det er det samlede lønomkostningsniveau, der skal vurderes på. Dette indebærer, at myndigheden i vurderingen også skal tage højde for lønomkostningselementer som garantiløn, personlig løn, løn under barsel og sygdom m.v.

Loven fremstår desuden ganske upræcis i forhold til hvilke lønelementer i den retningsgivende overenskomst, som det samlede lønomkostningsniveau i en alternativ overenskomst hhv. en ikke organiseret enkeltvirksomhed skal holdes op imod. Dette bør præciseres, således at der skabes den nødvendige tilstrækkelige klarhed ift. det omkostningsniveau, som de samlede lønomkostninger i en alternativ overenskomst ikke må fravige væsentligt og entydigt fra.



Lovforslaget bør præciseres og tilrettes i overensstemmelse med den politiske aftale på dette punkt.

*§ 6, stk. 4:*

I den praktiske virkelighed er godskørsel i varebiler ofte i direkte konkurrence med godskørsel i biler over 3.500 kg. Det fremgår følgelig ganske usagligt at der ikke stilles tilsvarende krav til aflønningsniveauet for varebiler som for biler over 3.500 kg, idet denne forskel indebærer en ganske ulige konkurrencesituation, som yderligere cementeres af, at varebilschaufførerne heller ikke er omfattet af regler om køre-hviletid.

Lovforslaget lever således ikke op til den beskrevne hensigt om at sikre, at løn og hviletid mv. for chauffører *"ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden og med ulige arbejdsvilkår for chaufførerne"*.

*6, stk. 5:*

ITD ser det ikke i lovforslaget eller de tilhørende bemærkninger godtgjort hvad det nødvendige og anerkendelsesværdige formål er med at Transportministeren skal kunne indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst. ITD har ikke kendskab til, at en så vidtgående kontroladgang er kendt fra andre brancher. ITD tager generelt forbehold herfor og opfordrer hermed ministeren til at afdække og redegøre for disse ubekendte forhold.

*6, stk. 6:*

Den politiske aftale bygger på en forudsætning om, at alle tilladelsesindehavere underlægges ensartet kontrol uanset deres overenskomstmæssige forhold. Lovforslaget bør tilrettes i overensstemmelse hermed, således at andre overenskomstparter på området – eksempelvis ITD Arbejdsgiver – kan få prøvet sin overenskomst samt at alle tilladelsesindehavere skal leve op til (ikke må fravige væsentligt og entydigt fra) samme lønniveau. Dvs. det skal ikke være muligt at opnå eller opretholde godskørselstilladelse på et lønniveau, som fraviger væsentligt og entydigt fra den retningsgivende overenskomst, blot fordi at tilladelsesindehaveren/ansøgeren er omfattet af en anden overenskomst, bare fordi at 3F er lønmodtagerparten.

Der skal derfor ske samme kontrol af virksomheder omfattet af den retningsgivende overenskomst som virksomheder, der er omfattet af en anden overenskomst qua medlemskab af en anden arbejdsgiverorganisation i



forbindelse med såvel erhvervelsen som opretholdelsen af en godskørselstilladelse.

*§ 6 a, stk. 6:*

Som ovenfor beskrevet bør lovforslaget tilrettes således at der sker en ensartet kontrol af henholdsvis virksomheder omfattet af en 3F-overenskomst, og virksomheder omfattet af en anden overenskomst, qua medlemskab af en arbejdsgiverorganisation udenfor DA. Såfremt det efter loven er tilstrækkelig prøvelse at indsende dokumentation for overenskomstdækningen, skal dette gælde uanset om der er tale om en 3F-overenskomst eller en anden overenskomst. Der skal ske en ligestilling af samtlige overenskomstparter på området på dette punkt.

*§ 6b:*

Det følger af lovforslaget, at arbejdsmarkeds parter kan oprette et overenskomstnævn, der tillægges kompetence til at afgøre sager om omkostningsniveauet. At der er tale om et privatretligt nævnt, drevet af "Arbejdsmarkeds parter" medfører et brud på grundlæggende retsikkerhedsprincipper.

Dette følger af at den foreslåede model bliver et privatretligt og partsorienteret system, der ikke er forpligtet til at følge almindelige forvaltningsretlige og offentligretlige principper.

For at sikre, at alle overenskomstparter på området sikres en fair og retssikkerhedsmæssigt forsvarlig behandling, bør nævnet forankres i Færdselsstyrelsen eller anden offentlig myndighed.

Desuden bør der ikke deltage flere repræsentanter fra "Arbejdsmarkeds parter" end der deltager repræsentanter for den overenskomst, der er til pådømmelse. I modsat fald vil nævnet være inhabilt i forhold til at vurdere om en alternativ overenskomst afviger entydigt og væsentligt fra de(n) retningsgivende overenskomst(er).

*§ 7:*

Det følger af lovforslaget, at Vejtransportrådets sammensætning skal ændres. Det er meget uklart, hvorfor der skulle være behov for at ændre Rådets sammensætning. ITD ser ikke noget behov for at foretage denne ændring.

## **1.5 Specifikke bemærkninger til ændringer i Udstationeringsloven**



#### § 4, ændring 1:

Det fremgår af lovforslaget, at kapitel 4 a skal finde anvendelse ved cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg, samt ved buscabotagekørsel og ved vejdelen af en kombineret transport i Danmark. Sidstnævnte synes uden vægtmæssig begrænsning.

ITD kan ikke støtte, at udstationering ved cabotagekørsel begrænses til køretøjer over 3.500 kg. Det bemærkes her, at der ikke er en nedre vægtgrænse i forhold til cabotagereglerne, hverken efter de danske regler eller efter cabotageforordningen. Ligeledes er der på national plan indført overenskomstbestemmelser for varebiler over 2000 kg. For at undgå en forvriddning af markedet til fordel for udenlandske varebiler under 3500 kg., bør vægtgrænsen fjernes.

Såfremt vægtgrænsen alligevel fastholdes, bør bestemmelsen omformuleres således at der henvises til *"såfremt køretøjets tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøj overstiger 3500 kg."*. Den nuværende formulering kan forstås således, at der henvises til den reelle samlede vægt, hvilket er uhensigtsmæssig.

#### § 4, ændring 2:

ITD støtter op om, at de pågældende transportformer fritages for anmeldelse efter de almindelige regler. Det lægges her til grund, at transport grundet sin hypermobile karakter adskiller sig fra andre tjenesteydelser. Ligeledes viser erfaring fra udlandet et behov for én særlig anmeldelsesprocedure for vejtransportområdet.

#### § 4, ændring 3, § 8 c:

ITD mener, at det bør fremgå klart af loven og dens forarbejder, at det er alle arbejdsmarkeds parter på området, der inddrages i arbejdet med at fastlægge timesatsen (referencesatsen). Herunder skal ITD/ITD Arbejdsgiver således også inddrages.

ITD støtter op om, at der fastsættes en minimumstimesats, således at myndigheder og virksomheder, der ikke har indgående kendskab til danske overenskomster, har mulighed for at gøre sig nemt bekendt med kravene.

Indførelse af mindsteløn for udenlandske virksomheder ved cabotage- og kombi-kørsel må dog ikke ske på bekostning af foreningsfriheden og den frie





forhandlingsret. ITD skal i denne forbindelse henvise til sine kommentarer til ændringen i godskørselsloven.

Ved fastlæggelsen heraf samt fastlæggelsen af minimumstimesatsen bør der tages højde for den udenlandske transportørs samlede omkostningsniveau. For flere landes vedkommende er transportørerne allerede forpligtede af nationale regler, der er ganske forskellige for de danske regler og disse forpligtelser vil fortsat bestå oveni den lønforpligtelse, som Danmark påfører den udenlandske transportør.

For disse landes vedkommende gælder der – oveni lønforpligtelsen - en forpligtelse for arbejdsgiver til at betale betydelige omkostninger til fx social sikring for medarbejderne samt diæter (der i nogen tilfælde er gradueret efter leveomkostningerne i "udstationeringslandet". Dvs. at der er taget højde for, at de udenlandske chauffører skal kunne betale for mad osv. i Danmark). Omkostningerne til social sikring er i Danmark som udgangspunkt skattefinansieret og skal derfor indeholdes i lønnen. Dvs. den udenlandske transportør betaler i denne situation "dobbelt op" af for eksempel de sociale omkostninger, og det indebærer derfor en de facto forskelsbehandling af de udenlandske vognmænd og en teknisk handelsbegrænsning.

I forhold til at chaufføren ikke kan støtte direkte ret på bestemmelsen, skal ITD henvise til sine generelle bemærkning om ordre public.

§ 4, ændring 3, § 8 d:

ITD støtter en særlig anmeldelsesordning for transporterhvervet grundet den hypermobile karakter af tjenesteydelserne.

For at sikre efterlevelse af reglerne og en effektiv kontrol, skal det sikres, at systemet er let tilgængeligt i forhold til at foretage anmeldelse, og at kontrolmyndigheder straks kan se anmeldelser og opdateringer i systemet. Det bemærkes at virksomheder ofte først får transportopgaven kort før denne skal udføres, og derfor er det vigtigt, at anmeldelsen hurtigt kan foretages. Denne bør også kunne ske på flere sprog, hvilket også er tilfældet i RUT-registret.

Det synes efter lovbemærkningerne antaget, at der skal foretages en anmeldelse af hver enkelt transport. ITD opfordrer til, at der kan foretages anmeldelse for en længere periode, hvilket også er tilfælde i flere lande, som har indført regler om anmeldelse for transportbranchen. Der bør her trækkes på erfaringer fra udlandet.



Ligeledes bemærker ITD kontroldelen, herunder anmeldelse i registret er bundet op på (principperne) i håndhævelsesdirektivet, som udvalget dog samtidig fastslår ikke finder anvendelse som følge af hjemlen i art. 3, stk. 10.

Det medfører, at kontrollen i stedet skal hjemles i traktatens bestemmelser om fri bevægelighed (art. 56) og cabotageforordningen og direktivet om kombineret transport. ITD frygter at dette kan skabe problemer i forhold til efterlevelsen af de foreslåede regler.

§ 4, ændring 3, § 8 e:

Stk. 1

ITD mener ikke, at det er tilstrækkeligt klart, hvorfor Færdselsstyrelsen er den korrekte myndighed til at varetage tilsynet. Der vil skulle opbygges et helt nyt kontrolsystem. Det skal derfor være under forudsætning af, at der tilføres de nødvendige ressourcer, både af hensyn til at sikre en effektiv behandling af sagerne og dermed en efterlevelse af reglerne, men også af hensyn til at andre af Styrelsens områder ikke påvirkes, med lang sagsbehandlingstid til følge. Det bemærkes her, at Styrelsen på visse områder har haft perioder med meget lang sagsbehandlingstid. I betænkningen, der går forud for lovforslaget var nævnt, at tilsynet skulle varetages af en særmyndighed, og det er uklart, hvorfor idéen om en særmyndighed er droppet til fordel for Færdselsstyrelsen som i forvejen er udfordret på sine sagsbehandlingstider, og som ikke har erfaring med denne type af tilsyn.

Stk. 2

I forhold til relevant dokumentation skal ITD opfordre til, at køre- og hviletidsoplysninger kan anvendes som arbejdstidsregistreringer, hvilket også er tilfældet i andre lande med lignende krav. Således sikres det også, at der ikke pålægges chaufføren yderligere byrder i forhold til registrering. ITD skal opfordre til, at der anvendes dokumenter som allerede forefindes i dag, således at der ikke pålægges en unødvendig byrde.

Stk. 3

ITD støtter op om samarbejde i det omfang det er relevant med udenlandske myndigheder samt Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed.

Stk. 4

ITD er delvis uenig i forslaget herunder bemærkningerne hertil, hvad angår krav til medbragt dokumentation.



I lovforslaget fremgår det, at der skal medbringes dokumentation for anmeldelse, ansættelseskontrakt, lønsedler for hver periode der er udført cabotagekørsel eller kombineret transport i det foregående år samt arbejdstidsopgørelser for samme perioder. Det overstiger langt, hvad der generelt er af krav til at medbringe i øvrige lande med tilsvarende regler

Det bør undersøges nærmere, om det er nødvendigt med den nævnte dokumentation, herunder om det vil være mere hensigtsmæssigt, at den efterfølgende kan forlanges fremsendt til Færdselsstyrelsen i forbindelse med en kontrol. ITD opfordrer til, at man her inddrager relevante aktører, der har erfaring med kontroller i andre lande, herunder det administrative arbejde, der er forbundet hermed.

Det bemærkes, at politiets kontrol alene strækker sig til, at der er foretaget anmeldelse, og at der er medbragt den krævede dokumentation. Den nærmere kontrol i forhold til aflønningskravet foretages efterfølgende af Færdselsstyrelsen, og det har dermed ikke nævneværdig betydning om dele af dokumentationen forefindes i køretøjet eller fremsendes efterfølgende. Færdselsstyrelsen har netop efter stk. 2 hjemmel til at kræve relevante oplysninger hos den udenlandske virksomhed.

Der opstår dermed en risiko for, at kontrollen retter sig mod overtrædelse af formelle bestemmelser, i stedet for en kontrol og sanktionering i forhold til aflønningsniveauet. Det gælder særligt i de tilfælde, hvor § 8 e ikke kan anvendes fordi virksomheden med rimelighed mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse.

Det bemærkes yderligere, at det relevante må være, hvorvidt det er forståeligt for myndighederne, hvordan lønnen er sammensat for den danske strækning, ligesom det bemærkes, at de fleste chauffører er bagudlønnede.

Der bør således ikke udstedes bøder for manglende oversættelse, der ikke har betydning for forståelsen af dokumentationen eller hvor metoden for udregning ikke fremgår direkte af lønsedlen, men kan forklares på anden vis. Det bør således også være virksomheder, der unddrager sig kontrol eller afviger fra den fastsatte minimumssats som straffes, og ikke virksomheder som begår formelle fejl, som ikke har egentlig betydning for kontrollen.

Det bemærkes, at en del af oplysningerne indeholder persondata, hvorfor der også bør foretages en vurdering i forhold til hvorvidt det er hensigtsmæssigt at chaufføren skal medbringe en sådan mængde dokumenter under transporten.



ITD støtter i øvrigt op om at dokumentation kan være i elektronisk form.

§ 4, ændring 3, § 8 f:

ITD er enig under forudsætning af, at der alene kræves nødvendig dokumentation, og at der gives en rimelig frist til indsendelse af dokumentationen.

§ 4, ændring 3, § 8 g:

ITD er uenig. Bestemmelsen indebærer en meget vid adgang for myndigheden til at få adgang til materiale uden retskendelse. Det bemærkes i forslaget, at virksomheden i forvejen forpligter sig til at fremlægge dokumentation, og at § 8 f indebærer en mulighed for at pålægge daglige tvangsbøder.

§ 4, ændring 4:

ITD er delvist enig.

Bestemmelsen giver mulighed for bødestraf, såfremt der ikke er sket korrekt afregning af lønnen, eller der ikke er anmeldt rettidigt eller angivet urigtige eller mangelfulde oplysninger. I forhold til bødestørrelsen er der lagt op til en normalbøde på 10.000 DKK for manglende eller mangelfuld registrering.

ITD mener, at bødestørrelsen bør afspejle forseelsens grovhed. Der må her være forskel på, om der slet ikke er foretaget anmeldelse, eller om der blot er mindre rent formelle fejl eller for sen anmeldelse. Den pågældende myndighed bør således også kunne foretage en vurdering i forhold til bødens størrelse ud fra eventuelle formildende eller skærpende omstændigheder.

§ 4, ændring 6:

ITD er grundlæggende enig i, at straffen skal afspejle den økonomiske gevinst der er opnået eller forsøgt opnået. ITD kan dog ikke støtte en mindstesats på 35.000 DKK, som er nævnt i bemærkningerne, grundet manglende proportionalitet. En afvigelse i lønnen på blot få kroner, eksempelvis som følge af regnefejl eller afrunding, kan således reelt medføre en bøde på 35.000 DKK.

§ 4, ændring 7 og 8:

ITD er enig i, at en sag efter omstændigheder bør kunne afgøres ved bødeforelæg.

§ 4, ændring 9:

ITD mener, at der skal være proportionalitet i straffen jf. ovenfor.



Den foreslåede bestemmelse ligner bestemmelser, der allerede i dag findes i Godskørselsloven og Færdselsloven. I begge disse love nævnes dog specifikt motordrevne køretøjer eller motorkøretøjer, mens der i lovforslaget blot nævnes køretøj.

ITD mener, at hvis der skal en bestemmelse med om, at det skal være muligt at tilbageholde køretøjet, så bør det ændres således, at det specifikt fremgår, at det er motorkøretøjet, der kan tilbageholdes. Tilbageholdelse af hele vogntog har tidligere været behandlet i Folketinget, hvor det tydeligt har fremgået, at et forslag om dette rejser en række retssikkerhedsmæssige spørgsmål.

Men hensyn til en bøde for afvigelser i lønnen, vil dette ofte kræve tid og ressourcer at få undersøge nærmere. Tilbageholdelse af køretøjet for afvigelser i lønnen, kan derfor synes vanskelig ved en vejsidekontrol.

#### § 5

ITD bemærker, at der bør gives en tilstrækkelig frist på at indrette sig på nye krav, herunder også til at indrette sig på udregning af løn, anmeldelse i systemer samt udregning af løn. Det bør således sikres, at virksomheder har adgang til at gøre sig bekendt med disse i god tid før ikrafttrædelsen af reglerne.

### **1.6 Specifikke bemærkninger til ændringer i Arbejdsretsloven (lov om Arbejdsretten og faglige voldgifter)**

#### § 9

Det bør fremgå, at sager om hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område skal behandles uden medvirken af ordinære dommere eller suppleanter men med udvidet formandskreds.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i forhold til høringssvaret.

Med venlig hilsen

Jens Hvid Bang  
Politisk Chefkonsulent  
jhb@itd.dk

Beskæftigelsesministeriet  
Att.: [akl@bm.dk](mailto:akl@bm.dk) og [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)

19. marts 2020

**Høringsvar vedr. udkast til lovforslag 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)**

SLD, som repræsenterer 15 af de største danske virksomheder inden for vejgodstransportområdet, skal herved fremsende sine bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. med svarfrist til den 19. marts 2020.

Dansk Erhverv har modtaget Beskæftigelsesministeriets høring af 20. februar 2020 vedrørende lovforslag på vejtransportområdet med frist den 19. marts 2020.

Vi anerkender den i indledningen beskrevne proces mellem arbejdsmarkedets parter og myndighederne på området og har på den baggrund ikke nærmere overordnede bemærkninger til lovforslaget, idet vi i den forbindelse henviser til høringssvaret fra DA.

I forhold til forslagens nærmere elementer skal vi bemærke følgende:

- Kontrollen af danske vognmænds overholdelse af lønniveauet er en nyskabelse, hvorfor vi skal anbefale at der holdes særligt øje med, hvilke administrative og økonomiske konsekvenser denne nye opgave har for virksomhederne – herunder vel og mærke særligt de virksomheder, der allerede nu følger det generelle lønniveau. Vi er dermed uenige i bemærkningen om, at forslaget ikke vil have hverken administrative omkostninger eller økonomiske konsekvenser for disse virksomheder, og opfordrer til, at der arbejdes for at minimere disse administrative omkostninger.
- Kontrollen af udenlandske virksomheders overholdelse af et lønniveau er ligeledes en nyskabelse. Det er helt afgørende at den nye lovgivning dels er så administrativt tilgængelig at virksomhederne bruger den, dels at kontrol og håndhævelse er så fintmasket at alle omfattede virksomheder også præventivt inspireres til at overholde reglerne. Også her er der dog en administrativ omkostning, der skal følges.
- I forhold til administration af lovgivningen har det undret os at indberetningerne skal ske til et af Erhvervsstyrelsen oprettet system men håndhæves af Færdselsstyrelsen. Det virker ikke umiddelbart effektivt, men der kan naturligvis være tungtvejende grunde herfor.
- I udkastets forslag til § 10 e angives at politiet har adgang til at tilbageholde et ”køretøj” med hvilket der skønnes at have været foretaget en overtrædelse. Vi skal i den forbindelse

præcisere, at der ikke må gives adgang til tilbageholdelse af gods, der jo tilhører tredje-mand. Politiets praksis skal derfor indrettes således, at der i tilfælde, hvor et køretøj tilbageholdes gives mulighed for at der kan sendes en anden trækker ud for at hente traileren. I tilfælde, hvor det er en lastbil der tilbageholdes, skal det være muligt at omlæsse.

Vi skal på baggrund af ovenstående anbefale, at lovgivningen evalueres 1, 2 og 4 år efter ikrafttræden.

Mere specifikt gøres der samtidig opmærksom på nedenstående pointer i forhold til at sikre en effektiv kontrol, håndhævelse og inddrivelse, så der sikres lige konkurrence på tværs af transportbranchen i Danmark og EU.

#### *Regeludformning og kontrol:*

Det skal først og fremmest understreges, at kontroltrykket er helt centralt for at lovgivningen får den ønskede effekt. Adgang til national og international transport er essentiel for Danmarks erhvervsliv. Det er således altafgørende, at de danske internationale transportvirksomheder, der er berørt af den nye lovgivning, inddrages i hvordan regler skal håndhæves og kontrolleres i praksis. Der er et meget stort behov for at de praktiske udfordringer afdækkes og løses forud for at lovgivningen skal implementeres og forvaltes. Det anbefales i den forbindelse at lave et kommissorium, hvor man beder repræsentanter fra virksomhederne om detaljeret at beskrive processen, når en bil fra fx 3 udvalgte lande stoppes - for dermed at få et deep dive ind den kompleksitet der er, og hvordan der konkret er risici for omgåelse.

For at sikre rimelige løn- og ansættelsesvilkår for chaufførerne er det vigtigt, at de redskaber, der skal indføres for at sikre dette skal være effektive og kontrollerbare. Samtidig skal de udvælges og bruges på en måde, der bl.a. tager hensyn til transportvirksomhedernes administrative omkostninger og konkurrenceevne samt at der sker en systematisk, ensartet og meget grundig kontrol, der sikrer, at alle overholder reglerne.

En række andre EU- og EØS-lande har indført forskellige ordninger for at varetage de samme hensyn, der ligger til grund for den kommende danske lovgivning. Ordningerne er forskellige, hvilket har givet anledning til kritik fra den internationale transportbranche, der mødes med forskellige krav fra land til land, hvilket besværliggør og fordyrer international transport.

Hvis ikke der indføres ens regler på tværs af EU vil indførelsen af danske særregler alt andet lige også gøre det dyrere for danskere at handle både nationale og internationale varer, da øgede løn-omkostninger og administration i virksomheden vil afspejle sig i priser på varer købt i Danmark, uagtet hvor de produceres. Det vil dermed ikke alene være virksomheder, der mister konkurrencekraft som følge af de allerede påpegede omkostningsstigninger.

Samtidig er EU på vej med den såkaldte "Vejpakke", der blandt andet søger at adressere samme problemstillinger.

Det er vigtigt, at der etableres fælles EU-regler, som sikrer, at der etableres de samme regler og love i hele EU, så konkurrencen bliver ens for alle. Det er i den forbindelse afgørende, at kontroltrykket er afstemt mellem alle EU-landene. Derfor skal det prioriteres at sikre, at EU's Vejpakke vedtages og på sigt erstatter de foreslåede regler beskrevet i denne høring, således at kontroltrykket ensrettes i hele EU.

Det vurderes eksempelvis at kunne blive særligt vanskeligt for politiet at indhente dokumentation fra et andet EU-land, hvis der ikke er tale om EU-regler, som foreskriver, at alle EU-lande har pligt til at udlevere relevant dokumentation indbyrdes til politiets kontrol.

Grundlæggende bør implementering af en løsning indføres og kontrolleres i overensstemmelse med EU's Vejpakke bl.a. fordi:

- Systematisk og effektiv kontrol kan i praksis vanskeligt gennemføres nationalt fordi markedet opererer på tværs af grænser og nationale lovgivninger
- Fælles regler for dokumentation og samlede lønomkostninger er afgørende (eksempelvis hvad skal medbringes, format, udlevering m.v.)
- Behov for fælles hjemmel til udstedelse og inddrivelse af bøder (legalitet)

Den kommende danske lovgivning bør derfor tilpasses den kommende regulering fra EU.

For at reglerne får en reel effekt, og ikke bliver konkurrenceforvridende for danske virksomheder i forhold til udenlandske virksomheder, er det essentielt, at kontrolsystemet skal være administrativt enkelt at bruge, skudsikkert ift. svindel og nemt at kontrollere for politiet.

Det er samtidig vigtigt at være opmærksom på, at hvis ikke der findes nogle administrativt enkle løsninger, så er der en reel risiko for, at udenlandske vognmænd holder sig væk fra Danmark og/eller at priserne for transport til Danmark stiger voldsomt grundet administrativt besvær og høje bøder ved små fejl. Dette er i særdeleshed tilfældet, hvis den eksisterende kapacitetsmangel på det europæiske marked fortsætter. Hvis det sker, vil det medføre højere transportomkostninger for danske produktionsvirksomheder og dermed faldende konkurrenceevne på de europæiske markeder, ligesom de danske forbrugere rammes på pengepungen næste gang de køber friske varer fra eksempelvis Sydeuropa.

Der bør også gøres muligt at dokumentere forholdene på papir, idet ikke alle virksomheder og chauffører har mulighed for elektronisk registrering.

Den i forslaget angivne bemyndigelsesbestemmelse vedr. nummerpladescannere skal udnyttes og indgå i den løbende og effektive kontrol af at virksomheder, der udfører cabotage- eller kombineret transport i Danmark, overholder de danske regler.

Nummerpladescannere ved grænserne bør systematisk bruges til at kontrollere lastbiler, der har opholdt sig i Danmark i en længere periode end en cabotage- eller kombineret transport normalt varer, fx ophold i Danmark længere end 3 dage. Derved kan politiet systematisk kontrollere de lastbiler, der har opholdt sig i Danmark længere end 3 dage, næste gang de krydser grænsen til Danmark.

#### *Bevisbyrde, udenlandsk hjemmel og inddrivelse*

Når lovgivningen ønskes ændret, som beskrevet i udkastet til lovgivning, er det vigtigt, at det sker med fuld bevidsthed om de praktiske udfordringer, det kan indebære for den enkelte chauffør og vognmand i dagligdagen. Nedenstående beskriver derfor nogle af de vigtigste udfordringer, så der er mulighed for at tage hensyn til dem fremadrettet.

Typisk vil det være sådan, at chaufføren først får sin løn og lønseddel ved ugens eller månedens udgang, når der er overblik over, hvor lang tid den pågældende chauffør har opholdt sig i landet. Det kan derfor være vanskeligt for chaufføren at bevise i selve situationen, hvor Færdselsstyrelsen stopper køretøjet, at chaufføren får den korrekte løn. Omvendt kan det medføre en masse administration og arbejde til Politiet, hvis de efterfølgende skal indhente dokumentation fra et andet land for at kontrollere, at chaufføren reelt har fået den løn, som reglerne foreskriver.



I praksis vil der være stor risiko for, at Danmark enten bliver afhængig af, at andre EU-lande vil tage sig af de henvendelser de får fra Danmark til at tilvejebringe dokumentation for lønforhold – og selv hvis dette ophæves til EU lov vil det være udfordrende at få denne dokumentation fra offentlige instanser i andre EU-lande. Eller afhængig af, at man ved en kontrol næste gang lastbilen udfører cabotage eller kombineret transport kan gå tilbage i en app eller register og kontrollere lønudbetalingen for den tidligere udførte kørsel.

Ovenstående betyder reelt, at systematisk og effektiv kontrol i praksis bliver meget vanskeligt at gennemføre nationalt, fordi markedet opererer på tværs af grænser og nationale lovgivninger, og derfor er afhængig af, at der gennemføres og håndhæves lovgivning på EU-niveau.

Det bør afklares, hvordan man undgår risikoen for svindel med dokumentation, herunder risikoen for at der udvikles "Danmarks-pakker" med dokumentation til brug overfor myndighederne, samtidig med at der i praksis køres videre med lave lønninger.

#### *Håndhævelse – herunder hjemmel til udstedelse og inddrivelse af bøder (legalitet)*

Der bør være tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af reglerne, så det har alvorlige konsekvenser for transportvirksomhederne at bryde reglerne.

Det bør afklares, hvem der udstedes bøder til, og hvordan det i så høj grad som muligt kan sikres, at den kan inddrives hos udenlandske virksomheder. Det gælder særligt nu, hvor det ser ud til at lovgivningen gennemføres før EU-vejpakken implementeres.

Dog vurderes bødestørrelserne (min. kr. 35.000) og tillæg (100%) ved gentagelser ikke at afspejle den opnåede gevinst ved at køre en cabotage tur i Danmark. Derudover er det vurderingen, at en 10 års periode efter en overtrædelse er en meget lang referenceperiode ved efterfølgende overtrædelser, da overtrædelser kan skyldes en manuel fejl og ikke en overtrædelse begået med forsæt.

Der anføres i udkastet en række forventninger til dokumentation ved vejsidekontrol, herunder bl.a. et års lønsedler, arbejdstidsopgørelser, ansættelseskontrakt, som alt sammen skal være på dansk eller engelsk, og som skal medbringes i bilen alternativt sendes fra arbejdsgiveren indenfor "ganske kort tid". Det er i den forbindelse uklart, hvad der menes med at det skal være inden for kort tid, og det kan med fordel præciseres yderligere. Det bør desuden undersøges, hvorvidt det strider mod øvrige EU-landes krav til sprog i ansættelseskontrakter, lønsedler mv.

Det er helt afgørende, at der føres effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske biler på transportområdet, så konkurrencen ikke skævvrides på markedet ved at alle aktører ikke følger reglerne. Der må ikke være tvivl om, at alle skal overholde reglerne, og der skal slås hårdt ned på alvorlige forseelser.

Det vurderes at kunne styrke kontrollen markant, når indsatsen er målrettet og bygger på grundig markedsovervågning og statistik.

Med venlig hilsen

Jesper Kronborg  
Branchedirektør

Beskæftigelsesministeriet  
Att.: akl@bm.dk og bm@bm.dk

## Høring om lovforslag på vejtransportområdet

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) støtter det fremlagte lovforslag og vil i den forbindelse kvittere for det lovforberedende arbejde og den efterfølgende politiske aftale, der blev indgået medio januar måned.

19. marts 2020

MSK

Dok ID: 159241

For DA har det været afgørende, at der blev fundet en løsning på udfordringerne på vejtransportområdet, som dels sikrer, at udenlandske chauffører sikres ordnede vilkår i Danmark, og dels sikrer, at den foreslåede model sker inden for rammerne af den danske aftalemodel og EU-retten.

DA er tilfreds med, at den foreslåede løsning sikrer, at der ikke sker en politisk fastsættelse af lønniveauet for chauffører, fordi det fortsat er arbejdsmarkedets parter – der via overenskomster – forhandler sig frem til de lønvilkår, der gælder for danske såvel som udenlandske medarbejdere.

Samtidig er DA tilfreds med, at den foreslåede løsning fuldt ud respekterer det grundvilkår i den danske aftalemodel, at medlemskab af en faglig organisation eller arbejdsgiverorganisation er helt frivilligt.

For DA har det været afgørende, at den foreslåede løsning understøttes af et effektivt kontrolsystem. I den forbindelse vil DA bemærke, at det bør fremgå tydeligt, at anmeldelsespligten ikke træder i kraft, før de nødvendige systemer er klar til at håndtere registreringerne.

DA har til lovforslaget et par bemærkninger af ren teknisk karakter, som vil blive fremsendt særskilt.

Med venlig hilsen  
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Martin Steen Kabongo

Vester Voldgade 113

1552 København V

Tlf.: 33 38 90 00

CVR 16834017

da@da.dk

da.dk

Beskæftigelsesministeriet

Holmens Kanal 20

1060 København K

Esbjerg, den 19. marts 2020

journal nr. 2020 – 919

### **Høringssvar vedr. lov om godskørsel m.m.**

Det Faglige Hus skal indledningsvis udtrykke sin største tilfredshed med, at Folketinget nedsatte det såkaldte Padborg-udvalg og bad det komme med forslag til lovændringer, der kan bremse udenlandske virksomheders ulovlige og konkurrenceforvridende cabotagekørsel i Danmark og bekæmpe social dumping.

I kommissoriet for Padborg-udvalget var der lagt op en redegørelse for omfanget af udenlandske vognmænds cabotagekørsel, men svaret på dette spørgsmål fremgår ikke klart af udvalgets indstilling. Det Faglige Hus er dog ikke i tvivl om, at de ulovlige transporter har taget et sådant omfang, at der bør gribes ind, både for at sikre danske virksomheders konkurrenceevne, men i lige så høj grad at sikre vores medlemmer og andre lønmodtagere fra at blive konkurreret ud af arbejdsmarkedet af lønsatser på helt ned til 20 kr. i timen.

### **Betænkeligheder i forhold til EU-retten**

Man kan efter vores opfattelse ikke udelukke, at Danmark med vedtagelsen af de foreslåede ændringer bliver mødt af modstand fra EU-Kommissionen, fordi man reelt lægger hindringer i vejen for udenlandske chauffører og dermed virksomheder, når disse bliver stoppet af politiet og skal dokumentere, at de får dansk løn. En i øvrigt vanskelig manøvre når chaufføren først på et senere tidspunkt modtager løn for den tur, som han er i gang med

Det danske lovforslag kan nemt blive opfattet som værende i strid med udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, idet en fravigelse af det grundlæggende princip om fri udveksling af tjenesteydelser, som udstationeringsdirektivet er baseret på, kun kan påberåbes, når der foreligger en virkelig og tilstrækkelig alvorlig trussel mod et grundlæggende samfundshensyn.

I EU og EU-lande med lovbestemt mindsteløn anser man formentlig ikke social dumping som et så stort problem, som vi gør herhjemme og slet ikke i en størrelsesorden, at vi med henvisning til *ordre public* kan lægge hindringer i vejen for udenlandske transportvirksomheders muligheder for at operere i Danmark og for arbejdskraftens fri bevægelighed.

Endelig kan det blive et EU-retligt problem, at danske virksomheder omfattet af overenskomst har mulighed for at fravige overenskomsten via lokalaftaler. En mulighed som udenlandske virksomheder jo ikke vil have, ligesom udenlandske transportvirksomheder som udgangspunkt ikke vil have mulighed for at få indsigt i hvilke fravigelser, der konkret er lavet i lokalaftalerne for danske virksomheder. Dette vil gøre, at en udenlandsk virksomhed ville blive stillet anderledes (dårligere) ift. konkurrenceevnen.

I Det Faglige Hus hæfter vi os også ved, at "Udvalg om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet" i sin betænkning udtrykker tvivl om, hvorvidt EU-Kommissionen og i sidste ende EU-retten vil finde, at det er nødvendigt at fastsætte konkurrence- og arbejdsvilkår for udenlandske vognmænds cabotagekørsel og kombitransporter i Danmark ud fra et *ordre public*-hensyn.

### **Bemærk Kammeradvokatens rådgivning**

I den aftale, som Folketingets partier har indgået forud for forslaget til Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, noterer vi os, at man anerkender og respekterer retten til frit af organisere sig, og at den overenskomst, som vi har indgået med arbejdsgiverforeningen KA ikke afviger entydigt og væsentligt fra den kollektive overenskomst, som skal være retningsgivende for udenlandske chaufførers cabotagekørsel i Danmark

Ligesom vi i vores bemærkninger til ændringerne i taxaloven for 2 år siden pegede på det forslag, som Kammeradvokaten på Transport- og Bygningsministeriets foranledning stillede den 9. juni 2016 vedr. løn- og arbejdsvilkår for indehavere af tilladelser til henholdsvis godskørsel og buskørsel, så peger vi også denne gang på, at Kammeradvokatens juridiske vurderinger bør lægges til grund for de foreslåede lovændringer på bus- og godskørselsområdet.

Vi kan konstatere, at det er netop er Kammeradvokatens vending "...indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område", der går igen i udvalgsbetænkningen omkring ordnede forhold på vejtransportområdet.

Med denne formulering sikrer Folketinget sig, at lovteksten er i overensstemmelse med EU-retten, og vi hæfter os ved, at Kammeradvokaten dengang anbefalede, at det blev præciseret, at blandt andet også parterne bag KA-overenskomsten anses som værende repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Vi anbefaler derfor, at Folketinget i bemærkningerne til ændringerne i lov om godskørsel og lov om buskørsel på tilsvarende vis nævner ex overenskomsten mellem KA og Det Faglige Hus som en af de overenskomster, der 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.

### **Umuligt at sammenligne overenskomster**

Det vil nemlig ikke være hensigtsmæssigt at overlade til et nyt overenskomstnævn at skulle sammenligne overenskomster, der af flere årsager er ikke-sammenlignelige:

Det er problematisk, at der er en tidsmæssig forskydning mellem overenskomstforhandlingerne for hhv. FH/DA og Det Faglige Hus/DA. Førstnævnte forhandler overenskomster i foråret 2020, mens vores nuværende overenskomstaftale udløber i foråret 2022. Der vil således være et tidsinterval, hvor der kan være forskellige satser, indtil disse udlignes af lokale lønforhandlinger i hhv KA- og DTL-virksomheder eller fornyelse af overenskomsten for de respektive organisationer.

Det bliver på godt dansk noget rod, hvis et nævn gang på gang skal vurdere, om andre overenskomster afviger væsentligt og entydigt, fordi de forhandles forskudt. Efter 1. april vil der være en form for divergens, mens det alt andet lige vil være udjævnet, når vi genforhandler vores overenskomst om 2 år.

Desuden er det umuligt at beregne værdien af de sociale goder og jobtryksgoder på de forskellige overenskomster. Her peger vi eksempelvis på, at chauffører under DFH/KA-overenskomsten har ret til fleksibelt seniorliv i form af enten en generel nedsættelse af arbejdstiden eller et vist antal årlige fridage i de sidste 5 år op til pensionsalderen. Vi har som overenskomstparter selv har taget initiativ til, at de ansatte i KA-virksomhederne enten kan fortsætte i jobbet efter folkepensionsalderen og i et tilpasset tempo, eller hvis de som følge af nedslidning eller andre årsager ønsker at gear ned i op til 5 før folkepensionsalderen. Vi skal ligeledes henlede Beskæftigelsesudvalgets opmærksomhed på, at timelønnede under DFH/KA-overenskomsten er sikret mod usaglig afskedigelse allerede efter 6 måneders ansættelse, mens denne tryk i ansættelsen først træder i kraft efter 9 måneder på adskillige af de overenskomster, der er indgået mellem FH og DA.

### **Vedr. sammensætningen af Overenskomstnævnet**

I Det Faglige Hus har vi forståelse for, at der vil være et behov for oprettelsen af et overenskomstnævn, der kan træde sammen og vurdere, om nye overenskomster eller aftaler lever op til kravene om, at de 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.

Der hersker dog stor uklarhed om nævnets sammensætning. Da der skal være et ligeligt stort antal permanente repræsentanter fra henholdsvis arbejdsgivere og lønmodtagere, bliver FH/DA repræsenteret med et så uhørt stort antal medlemmer, at det bliver svært for andre organisationer at trænge igennem med vores argumenter i de tilfælde, hvor vi har sager på dagsordenen og derfor bliver indkaldt ad hoc.

Det kan endvidere være uhensigtsmæssigt, at organisationer bag overenskomster, der ikke afviger entydigt eller væsentligt fra de retningsgivende overenskomster ikke har permanente pladser i nævnet. Det kan ikke udelukkes, at vores overenskomster inddrages i en af nævnets mere principielle diskussioner, men uden at vi er tilstede, fordi vi ikke blev indkaldt til nævnets møde.

Vi foreslår derfor, at Folketinget i enten lovteksten eller bemærkningerne til loven tydeligt angiver, hvilke organisationer, der udpeger så og så mange repræsentanter, og at organisationer bag overenskomster, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra de retningsgivende overenskomster også tildeles permanente pladser i nævnet.

Johnny Nim

Landsformand

Martin Bondesen

Chefadvokat

Beskæftigelsesministeriet

[akl@bm.dk](mailto:akl@bm.dk) og [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)

Sagsnr. 20-0788  
Vores ref. AG/EJOE/hbj  
Deres ref. 2020-919

Den 19. marts 2020

## Høring om lovforslag på vejtransportområdet

FH bakker op bag det fremsendte lovforslag, der tager afsæt i anbefalingerne fra det lovforberedende Vejtransportudvalg om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet, ikke mindst for udenlandske chauffører.

FH noterer sig med tilfredshed lovforslagets erklærede mål, der i lighed med intentionerne i Vejtransportudvalget er, at loven skal bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for chauffører.

Som fremført under det lovforberedende arbejde, er det for FH afgørende, at der afsættes de fornødne ressourcer til en effektiv kontrol af lovens efterlevelse.

FH har en enkelt bemærkning til lovbemærkningerne, pkt. 3.1.2., hvor følgende er anført: *'Som eksempel på en sådan kollektiv overenskomst, der ikke er en chaufføroverenskomst, men som indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører, kan nævnes Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens fællesoverenskomst'.*

Idet overenskomsters nærmere faglige dækningsområde er et anliggende mellem de respektive overenskomsters aftaleparter, opfordrer FH til, at bemærkningen udgår og erstattes med følgende formulering fra betænkningen:

*"eller om virksomheden er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under godskørselslovens anvendelsesområde, jf. forslaget til § 6, stk. 3, nr. 2.*

Med venlig hilsen



Arne Grevsen

Beskæftigelsesministeriet

18. marts 2020  
PED

Kristelig Fagbevægelse  
Klokhøjen 4  
8200 Aarhus N

Tlf. 8911 2233  
Fax 7227 7200

pol.sekr@krifa.dk  
krifa.dk

Åbningstider:  
mandag: 9.30-16.30  
tirsdag-torsdag: 9.30-15  
fredag: 9.30-14

Krifa har modtaget udkast til lovforslag 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).

Vi sender hermed vores bemærkninger.

Krifa finder det positivt, at der fremsættes et lovforslag, der søger at forbedre forholdene for cabotagechauffører under kørsel i Danmark.

Krifa mener, at det ville have været en meget bedre model at tildele mindsterettigheder til chaufførerne og ikke blot pligter til vognmanden. Dermed ville man løse problemstillingen på en måde, der kendes i vores nabolande og samtidig løst de EU-retslige problemer uden at bruge udstationeringsdirektivets ordre public bestemmelse.

Krifa er kritisk overfor følgende områder af lovforslaget:

### **Manglende anerkendelse af virksomheder, der kører med andre overenskomster**

§6, stk. 3 lægger op til en ordning, hvor man enten skal være omfattet af en 3F overenskomst eller konkret følge dennes overenskomsts omkostningsniveau. Lovforslaget indeholder ikke andre konstruktioner.

Kristelig Fagbevægelse er en fællesbenævnelse for:

#### Administrativ byrdefuld

Lovforslaget indeholder intet om virksomheder, der er forpligtet på en overenskomst med Krifa. Det vil betyde, at hver enkel virksomhed skal dokumentere overholdelse af 3F overenskomsten. Dermed stilles virksomheder, som har overenskomst med Krifa, urimeligt ringere end virksomheder, der er forpligtet på en 3F overenskomst. Forskelsbehandlingen består i et væsentligt øget administrativt dokumentationsarbejde for alle andre end virksomheder med en 3F overenskomst, når de skal søge en kørselstilladelse. De vil skulle bevise overholdelse af niveauet i 3F overenskomsten for hvert enkelt chauffør, hvorimod virksomheder med 3F overenskomst blot kan henvise til overenskomstforpligtelsen. Alt dette er i direkte modstrid med det politiske kompromis, der blev indgået med alle partierne i Folketinget (med undtagelse af Liberal Alliance) i januar 2020.

Kristelig Fagforening  
og Kristelig A-kasse

I det politiske kompromis var der enighed om en praksis, hvor andre overenskomster end 3Fs kunne danne baggrund for en tilladelse. Der blev angivet, at *“Det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, som foretages af den relevante myndighed evt. efter høring af Overenskomstnævnet, 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.”*

Dette er helt forsvundet i lovforslaget og må opfattes som, at der ikke gives hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan lave denne vurdering. Dermed kommer lovforslaget til at lave en helt anden regulering end den, der blev aftalt i det politiske forlig.

Det vil betyde, at vognmænd under fx Krifas overenskomster skal søge på linje med virksomheder uden overenskomst.

Krifa har nødtvunget i det politiske kompromis måtte leve med, at der er én overenskomst, der skal lægge niveauet. Men der er ingen grund til, at Færdselsstyrelsen ved begyndelsen på en overenskomstperiode kan konstatere, at vores overenskomster er mindst på niveau, og at en henvisning til vores overenskomst derfor vil være tilstrækkelig dokumentation. Krifa opfatter vores overenskomst som værende på niveau. Den har gennem mange år dannet grundlag sammen med 3F/ATL/DTL for det samlede niveau i Danmark.

#### Uklarhed i omkostningsniveau

Lovforslaget giver en meget vag vejledning i fastlæggelse af omkostningsniveauet. Der henvises til en række elementer, men begreberne defineres ikke. Hvad indgår i "løn"? Skal der ske en kapitalisering af forskellen mellem mindsteløn og normalløn? Skal løn under sygdom kapitaliseres? Hvordan skal henvisning til overarbejde forstås? Er det overarbejdssatsen der skal sammenlignes, eller skal der sammenlignes hvilken sats, der betales for hvilke timer, og kan man overhovedet gøre dette, når der er forskellige arbejdstidsregler?

Der gøres i forslaget aktive bestræbelser på at give en vis vejledning til udenlandske vognmænd omkring hvilket niveau, der skal mødes. Det er en konsekvens af det EU retlige klarhedskrav. Men hvorfor gives der ikke danske vognmænd den samme klarhed?

Hvis andre parter end 3F ikke på forhånd kan sige, hvad niveauet er, giver det 3F en meget væsentlig fortrinsstilling og reelt et monopol på at tegne overenskomster.

#### **Staten blander sig i håndhævelsen af overenskomster**

Som det ser ud i dag, skal virksomhederne under vores overenskomst overholde vores overenskomst, men hvis lovforslaget bliver vedtaget, skal de også overholde elementer fra en anden overenskomst. Det sidstnævnte skal sanktioneres i det offentligt regulerede system med tilladelsessystemet. Samtidig skal vi kunne håndhæve vores overenskomst i det fagretlige system. Der tages ikke noget sted i lovforslaget stilling til, hvad der skal ske, hvis kravene ikke flugter hinanden. Dermed blander lovgiver sig i Den Danske Model.

Med lovforslaget kommer staten til at håndhæve en overenskomst overfor aktører, der ikke er en del af overenskomsten.

#### **Urimelig favorisering af 3F**

Reglerne betyder desuden, at virksomheder, der kører godstransport med en Krifa overenskomst, skal overholde øgede krav til ansættelsesvilkår end virksomheder fx indenfor byggeriet, der med en 3F overenskomst kan ansætte til et lavere lønniveau. 3F har forskellige lønniveauer i deres overenskomster, og Krifa – og andre fagforeninger – skal måles op mod den dyreste af disse. Det har vi sådan set ikke noget imod, men det er urimeligt, at 3F ikke skal leve op til samme niveau i alle deres overenskomster.

Ovenstående praksis vil også åbne for muligheden for, at 3F konkret laver lokalaftaler, der underbygger hovedoverenskomsterne. 3F vil dermed få magten til understøtte konkrete vognmænd.



Krifa ser ingen saglig grund til denne forskelsbehandling andet end at støtte 3F's nuværende magt til at opdele arbejdsmarkedet efter deres forgodtbefindende.

#### EU-retsligt problem

Ovenstående etablerer en lovgivningsmæssig forskelsbehandling, og de forslåede regler om mindstebetalingen i udstationeringslovens § 8C, stk. 2 bliver yderst tvivlsomme EU-retsligt. Reglerne vil kunne føre til en situation, hvor danske vognmænd på en 3F byggeri-overenskomst kan blive mødt af mindre indgribende krav end udenlandske vognmænd.

#### **Overenskomstnævnet**

##### **Inhabilitet**

Krifa finder det uacceptabelt, at 3F, DTL og ATL skal sidde i Overenskomstnævnet og vurdere vores overenskomstdækkede virksomheder. De er notorisk inhabile i den slags sager og ville nok også betakke sig for, at andre skulle udtale sig om virksomheders compliance med deres overenskomster.

Som forslaget foreligger, lægges der op til, at 3F, DTL og ATL skal tage stilling til, om Krifas overenskomst møder kravet om niveau. De har jo såvel en politisk som økonomisk interesse i skønnet. 3F er i en konkurrencesituation i forhold til Krifa. Krifa er bevidst om, at nævnet er vejledende, men selve det forhold, at nævnet nedsættes med hjemmel i godskørselsloven, tilsiger, at skønnet vil tillægges stor vægt.

#### Høringspligt

Krifa er usikker på formuleringen af § 6C. I lovteksten er teksten ændret til "kan høre" fra "høres". Denne ændring er ikke slået igennem i bemærkningerne. Denne uklarhed bør ændres.

#### **Ændring i udstationeringsloven**

Krifa mener, at det er uklogt, at regulere udstationeringsloven på den forslåede måde med hjemmel i direktivets artikel 3, stk. 10. Krifa opfordrer til, at man i stedet fastsætter et mindsteløsniveau, som var ens for både udenlandske og danske vognmænd med hjemmel i direktivets artikel 3, stk. 1. Danmark risikerer, at den foreslåede ordning underkendes af EU, og vi dermed igen står uden en holdbar regulering på godstransportområdet.

#### Undtagelse af køretøjer under 3500kg.

Krifa finder det uhensigtsmæssigt, at køretøjer under 3500 kg er undtaget fra reglerne. Dermed bidrager man yderligere til at flytte transporter over i varebiler. Disse er i forvejen undtaget fra kørehviletidsregler. Vi løser ikke noget for udenlandske chauffører, hvis udenlandske vognmænd blot lader dem køre i mindre biler.

#### **Lovgivningsforløbet**

##### **Processen**

Krifa undrer sig over, at det fremsatte lovforslag har fået den udformning, den har fået. Vi har drøftet Godskørselsloven siden NORTRA sagen i 2015. Det har gentagne gange været forsøgt at tvinge en reel monopolisering igennem. Det skete også ved L72 i 2015, L 192 i 2015 og i LF118 i 2016. Hver eneste gang strandser det på de facto monopolspørgsmålet.

I januar 2020 indgås et politisk forlig, der forsøger at beskytte diversiteten. Stort set hele Folketinget står bag, og så kan det undre, at det endelige forslag næsten ord for ord vender tilbage til tidligere tekster fra FØR forliget. Det tyder i den grad på, at Regeringen prøver endnu engang at snige et de facto monopol igennem.

Krifa er meget bekymret over denne monopolisering på både lønmodtager- og arbejdsgiversiden, og ser det som et led i en lang række lovforslag, der stiller hindringer for alle andre end FH til at organisere lønmodtagere i Danmark. Listen er lang, og eksempler fra nyere tid er Erhvervsuddannelsesloven, Vikarloven og Ferieloven. Alt sammen eksempler på lovgivning, hvor Krifa via den lovgivende magt nægtes eller hæmmes i muligheden for at tegne overenskomster. Vi vil i den sammenhæng gøre opmærksom på, at flere og flere danskere vælger andre fagforeninger end FHs.

Venlig hilsen

Søren Fibiger Olesen  
Formand, Krifa

Per Dyrholm  
Arbejdsmarkedskonsulent, Krifa

Høringssvar - lovforslag på vejtransportområdet - j. nr. 2020  
– 919

20-03-2020

Sagsnr: 2020 - 919

CAL  
Anders Kristoffer Levy

---

Brevdato 20-03-2020  
Afsender 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark '  
(mba@moviatrafik.dk) Sendt af Morten Brønnum Andersen:  
mba@MOVIATRAFIK.DK  
Modtagere Anders Kristoffer Levy (Sagsbehandler, CAL); BM Postkasse (BM@bm.dk)  
Identifikationsnummer 1907923  
Versionsnummer 1  
Ansvarlig Anders Kristoffer Levy  
Vedlagte dokumenter Høringssvar - lovforslag på vejtransportområdet - j. nr. 2020 – 919  
Dokumenter uden PDF-  
version (ikke vedlagt)  
Udskrevet 20-03-2020

**Til:** Anders Kristoffer Levy (akl@bm.dk), BM Postkasse (BM@bm.dk)  
**Fra:** 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk)  
**Titel:** Høringssvar - lovforslag på vejtransportområdet - j. nr. 2020 – 919  
**Sendt:** 20-03-2020 10:12

Kære Anders

Hermed høringssvar fra de regionale trafikselskaber ang. lovforslag på vejtransportområdet. Jeg skal beklage, at svaret er afsendt en dag efter høringsfristen

Trafikselskaberne hilser den ny lovgivning velkommen, fordi den giver et vigtigt bidrag til ordnede forhold indenfor vejtransportområdet. Trafikselskaberne er enig i at lovgivningen for de forskellige former for vejtransport harmoniseres i størst muligt omfang. En del af de transportvirksomheder, som kører på kontrakter med trafikselskabernes opererer inden for både bus området og taxiområdet (i form af offentlig servicetrafik). Derfor foreslår trafikselskaberne, at de nye regler indenfor gods og buskørsel, i videst muligt omfang også kommer til at gælde for kørsel der udføres i henhold til taxilovgivningen, idet det vil gøre det nemmest for transportvirksomhederne at arbejde inden for ét sæt af regler.

Med venlig hilsen

**Morten Brønnum Andersen**

Chefkonsulent  
Trafikselskaberne i Danmark

Mobil: 2320 6131  
Mail: [mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)



TRAFIKSELSKABERNE

## Høringssvar fra Danske Speditører af j. nr. 2020-919

20-03-2020

Sagsnr: 2020 - 919

CAL  
Anders Kristoffer Levy

---

Brevdato	19-03-2020
Afsender	'Henrik Beck (Danske Speditører ' (hbe@dasp.dk) Sendt af Henrik Beck: hbe@dasp.dk
Modtagere	Anders Kristoffer Levy (Sagsbehandler, CAL); BM Postkasse (BM@bm.dk)
Identifikationsnummer	1907502
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Kristoffer Levy
Vedlagte dokumenter	Høringssvar fra Danske Speditører af j. nr. 2020-919
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	20-03-2020

**Til:** Anders Kristoffer Levy (akl@bm.dk), BM Postkasse (BM@bm.dk)  
**Fra:** 'Henrik Beck (Danske Speditører ' (hbe@dasp.dk)  
**Titel:** Høringssvar fra Danske Speditører af j. nr. 2020-919  
**Sendt:** 19-03-2020 15:43

Danske Speditører skal indledningsvis takke for anledningen til at kommentere på dette forslag. På grund af Corona-situationen sender vi et kortfattet, foreløbigt høringssvar.

Danske Speditører har over for såvel beskæftigelsesministeren, transportministeren og i offentligheden flere gange tilkendegivet, at vi er overordentlig kritisk indstillet over for dette initiativ.

Det har vi bl.a. gjort i disse presseinitiativer, der oplyser om baggrunden for vores skepsis:

**3F-Transport omskriver fakta, Transporttidende.dk fredag den 7. februar 2020, se [her](#)**

**Speditører: Skræmmekampagne har ført til aftale om cabotage, Altinget.dk, torsdag den 6. februar 2020, se [her](#)**

**Besk speditørkritik, Transporttidende.dk torsdag den 16. januar 2020, se [her](#)**

**Speditører: Modstand mod EU-mindsteløn hviler på tyndt grundlag, Altinget.dk tirsdag den 14. januar 2020, se [her](#)**

Kort fortalt mener Danske Speditører, at lovforslaget slet ikke lever op til det formål, der var med det såkaldte "Padborg-udvalg". Dette blev nedsat for at komme med en løsning, der skulle forebygge – og håndtere - Kurt Beier-lignende sager. Dette formål er ikke opfyldt med lovforslaget, der – og det har beskæftigelsesministeren selv erkendt – ikke kan bruges til at forebygge og håndtere den type sager.

Desuden mener vi, at andre veje til at lægge en effektiv bund under transportarbejdsmarkedet burde være blevet undersøgt, inden man lagde sig fast på netop den model, som lovforslaget omhandler.

Desuden mener Danske Speditører, at den valgte model er udtryk for national protektionisme i strid med EU-retten, og at den er uheldig for klima og dansk konkurrenceevne.

Sidst, men ikke mindst, mener vi, at loven er problematisk, fordi bestemte overenskomster – og organisationerne bag – favoriseres.

Disse og andre af vores principielle og politiske forbehold over for lovforslaget vil vi dog ikke uddybe yderligere i dette høringssvar, der forholder sig til den realpolitiske situation og den konkrete lovtæst.

Derfor skal bemærkningerne på nuværende tidspunkt fra Danske Speditører indskrænke sig til følgende:

1. Præcis på samme måde, som der gøres opmærksom på det i bemærkningerne under punkt 9, sidste afsnit (side 26), har Danske Speditører den grundlæggende opfattelse, at nærværende lov muligvis ikke kan gennemføres ud fra et ordre public-hensyn. Der er en vis procesrisiko forbundet med loven. Danske Speditører tager dermed afstand fra, at man på nuværende tidspunkt fremsætter lovforslaget, inden den grundlæggende afklaring af forholdet til EU-retten er blevet afklaret. Som en følge heraf mener vi, at loven ikke bør vedtages af folketetinget, medmindre procesrisikoen er forsvundet eller reduceret.
2. Derudover ønsker Danske Speditører at slå fast, at lovforslaget – i modsætning til, hvad der fremgår af det fremsendte udkast – formentlig har miljøkonsekvenser. Den begrænsning af cabotagekørslen, der er en konsekvens af loven, vil i et vist omfang føre til tomkørsel med udenlandske lastbiler på vej ud af Danmark. EU-Kommissionen har netop nu fokus på de negative klimakonsekvenser af EU-vejpakkens bestemmelser om bl.a. cabotage.
3. Danske Speditører er optaget af, at der ikke sker begrænsning af den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser. Derfor er det vigtigt for os, at ministrenes bemyndigelser i henhold til loven ikke udmøntes på en måde, der fører til, at de udenlandske vognmænd og deres chauffører helt fravælger Danmark i relation til cabotage. Det betyder, at vi ønsker at de nærmere regler om anmeldelse og registrering – og de digitale faciliteter hertil – tilrettelægges så brugervenligt og så byrdefrit som muligt.
4. Ud fra samme begrundelse mener Danske Speditører, at der er grund til at overveje, om det foreslåede bødeniveau er proportionalt og rimeligt. Derfor vil Danske Speditører foreslå, at der tages initiativ til domstolsprøvelse af bøderne, sådan at en samlet vurdering af sagens omstændigheder vil kunne føre til en justering i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffeloven.

5. Tilsvarende vil Danske Speditører anbefale, at der på et så tidligt tidspunkt som muligt foretages en prioritering hos myndighederne, der skal sikre, at der ikke pr. automatik gives 10.000 kroner i bøde for banale fejl i anmeldelserne. Således mener vi ikke, at f.eks. et manglende mellemnavn skal kunne udløse en bøde på 10.000 kroner, idet sikker identifikation af chaufføren kan foregå ud fra for- og efternavn. Der vil være behov for en eller flere bagatelgrænser.
6. Endelig ønsker Danske Speditører en klarere formulering bl.a. side 55 om, at der i tilfælde af store ubetalte bøder kun – og kun i særligt grelle situationer – skal kunne ske tilbageholdelse af den kørende enhed. Altså trækkeren og ikke traileren. I henhold til grundlovens bestemmelser om privat ejendomsret er det vigtigt ikke at fravige princippet om ikke at beslaglægge tredje mands ejendom (godset på traileren).

Danske Speditører står til rådighed, hvis ministeriet ønsker en uddybning af dette foreløbige hærings svar.

Venlig hilsen



**Henrik Beck**

Politik- og kommunikationschef

**Telefon: +45 3374 6249 | Mobil: +45 3176 2530 | Fax: –**

**Mail: [hbe@dasp.dk](mailto:hbe@dasp.dk) | Besøg: [www.dasp.dk](http://www.dasp.dk) | LinkedIn: [in](#)**

**Danske Speditører - Børsen - 1217 København K | [Find os](#)**

Beskæftigelsesministeriet  
Holmens Kanal 20  
1060 København K

[ahl@bm.dk](mailto:ahl@bm.dk)  
[bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)

J.nr.: Transport - JV/aj  
Deres j.nr.: 2020 - 919

23. marts 2020

### **Høringssvar fra 3F vedrørende udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel m.v.**

Beskæftigelsesministeriet har i brev af 20. februar 2020 sendt udkast til lovforslag 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) i høring.

#### **3F har følgende kommentarer:**

Vi skal indledningsvis stærkt beklage, at det ikke har været muligt for os at fremsende høringssvar senest den 19. marts 2020, som var frist for indsendelse. Vi håber, at I alligevel vil tage vores svar med i det videre lovarbejde.

3F Transport takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til Beskæftigelsesministeriet vedrørende lovforslaget om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet og herunder dansk omkostningsniveau for udenlandske virksomheder, der udfører bus- og lastbiltransport på dansk område (cabotage-kørsel og kombinerede transporter).

3F Transport bakker op om det fremsendte lovforslag, der tager afsæt i anbefalingerne fra det lovforberedende Vejtransportudvalg (Padborg-udvalget) og dets arbejde vedrørende sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet.

3F Transport er således meget tilfreds med lovforslagets erklærede mål, der ligesom intentionerne i Vejtransportudvalget er, at loven skal bidrage til at sikre sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for chauffører, der kører bus og lastbil i Danmark.

3F Transport skal atter påpege, at det for 3F Transport er afgørende, at der afsættes de fornødne ressourcer til en effektiv kontrol af lovens efterlevelse. Samt at dette blandt andet kan sikres ved en solid koordinering med den øvrige og eksisterende kontrol på området. Herunder ikke mindst kontrol i forhold til cabotage-kørsel, kontrol i forhold til køre-/hviletidsbestemmelserne, kontrol i forhold til køretøjernes sikkerhed samt kontrol i forhold til betaling af vejskat.

FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk)  
[www.3f.dk](http://www.3f.dk)  
CVR-nr. 31 37 80 28





3F Transport skal ligeledes påpege, at lovforslaget er et godt første step, der kan suppleres, når EU's vejpakke træder i kraft med præcise regler om betaling af chauffører. EU's vejpakke vil således udvide det danske dækningsområde fra cabotage-kørsel og kombinerede transporter til cabotage-kørsel, kombinerede transporter samt den del af tredjelandskørsel til og fra Danmark, der foregår på dansk område.

I lighed med FH har 3F Transport dog en enkelt bemærkning til lovbemærkningerne, pkt. 3.1.2, hvor følgende er anført:

*"Som eksempel på en sådan kollektiv overenskomst, der ikke er en chauffør-overenskomst, men som indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører, kan nævnes Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens fællesoverenskomst."*

Idet overenskomstens nærmere faglige dækningsområde er et anliggende mellem de respektive overenskomsters aftaleparter, opfordrer 3F Transport til, at bemærkningen udgår og erstattes med følgende formulering fra betænkningen:

*"...eller om virksomheden er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under godskørselslovens anvendelsesområde", jf. forslaget til § 6, stik 3, nr. 2.*

Venlig hilsen

Jan Villadsen  
Gruppenformand  
3F Transport



Beskæftigelsesministeriet  
Holmens Kanal 20  
1060 København K

Dansk PersonTransport  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

+45 7022 7099  
info@danskpersontransport.dk  
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk) med kopi til [akl@bm.dk](mailto:akl@bm.dk)

København, 19. marts 2020  
Deres reference: Anders Kristoffer Levy  
Vores reference: Mads Engberg

## Høringssvar til udkast til lovforslag på vejtransportområdet

Tak for muligheden for at afgive høringssvar på denne ændring af lovgivningen på vejtransportområdet, som har stor betydning for Dansk PersonTransport og vores medlemmer.

Dansk PersonTransport takker for og er positive omkring det foreslåede lovforslag, hvorefter de udenlandske operatører får pligt til dels af registrere deres cabotagekørsel, inden de kører ind i Danmark, og dels i medfør af §§ 8c-8g at aflønne deres chauffører med en timeløn, der som minimum er på niveau med de repræsentative overenskomster på området.

Dansk PersonTransport har rapporteret omkring, at især lokal turistikørsel, og de job der eksisterer der, med den nuværende lovgivning bliver tabt til udenlandske virksomheder, der kører cabotage i Danmark. Disse betaler deres chauffører en løn svarende til f.eks. lettisk eller polsk niveau. Den nuværende lovgivning undergraver dermed det danske marked idet de udenlandske operatører med deres social dumping og andre ulovlige midler udspiller de danske operatører. Udover social dumping med lettiske og polske lønninger er der dokumenteret omfattende svindel med momsbetalinger, hvilket giver en endnu mere ulige konkurrencesituation. De få kontroller, som er blevet udført på området, viser også, at stort set ingen af de udenlandske busvirksomheder har registreret deres chauffører i RUT-registret.

Det er påvist at de udenlandske busselskaber 2019 udførte mindst 75% af sightseeing-kørslen i Danmark.

Problemet med social dumping har eksisteret i Danmark gennem en årrække efter at f.eks. Tyskland og Frankrig indførte restriktioner for cabotagekørsel samt registreringspligt for chauffører, kombineret med en intensiv kontrol af om chauffører blev betalt minimumslønninger når de kører cabotage. Dette problem er en stor udfordring for vores medlemmer. 2019 har dog budt på flere positive nyheder såsom den ændrede fortolkning af midlertidighedsprincippet, når der køres cabotage samt denne foreslåede lovændring, som vores medlemmer i Dansk PersonTransport er positive overfor.

Derfor støtter Dansk PersonTransport, det stillede lovforslag i Aftale om Vejtransport. Dette kan sikre, at der etableres lige konkurrence og dermed fair vilkår for de danske virksomheder og chauffører.

Som det så ofte ses, er man dog ikke helt i mål, når lovgivningen er vedtaget. Meget afhænger nemlig af den opfølgende håndhævelse, hvilket vi desværre ser et dårligt eksempel på i forbindelse med håndhævelsen af midlertidighedsbegrebet i forhold til buscabotagereglerne, hvor der endnu ikke er enighed omkring, hvordan håndhævelsen skal foretages.

***Dansk PersonTransport forventer derfor, at der bliver afstemt metoder, sat midler af og stiller høje krav til håndhævelsen af den nye lov, således den sociale dumping bliver stoppet effektivt.***

Udover dette ser vi gerne at:

- Der er i aftalen om vejtransport lagt op til at oprette en meldeplatform for udenlandske transportvirksomheder, der kører cabotage i Danmark. Dansk PersonTransport anbefaler, at der kigges på de tilsvarende meldeplatforme for udenlandske transportvirksomheder i Tyskland, Østrig og Holland for at få en løsning hurtigt på plads.
- Dansk PersonTransport har et stærkt ønske om, at politiet får klare retningslinjer for håndhævelsen, så vi undgår en situation som med buscabotagereglerne, hvor den praktiske forståelse af håndhævelsen stadig er uklar.
- Den nuværende håndhævelse i RUT-registret er mangelfuld på vores område, så den ser vi gerne styrket. Dansk PersonTransport anbefaler, at RUT-registreringen tænkes ind i meldeplatformen for cabotagekørsel, og at håndhævelsen ligeledes foretages samlet?
- Håndhævelsen bør ske digitalt ved hjælp af nummerpladescannere som supplement til den almindelige stikprøvekontrol, der udføres af politiets tungvognscentre.
- Miljøzoner er også noget, der skal håndhæves. Dansk PersonTransport anbefaler, at registreringen til miljøzonerne tænkes ind i meldeplatformen for de udenlandske operatører, således håndhævelsen også på dette område kan ske digitalt som foreslået ovenfor.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen  
Mads Engberg

Beskæftigelsesministeriet  
Holmens Kanal 20  
1060 København K

Sendt til [akl@bm.dk](mailto:akl@bm.dk), [jhpe@bm.dk](mailto:jhpe@bm.dk) og [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)  
Cc: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

1. april 2020

J.nr. 2020-11-0384  
Dok.nr. 198235  
Sagsbehandler  
Betty Husted

---

## Høring over 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)

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)

CVR 11883729

Ved e-mail af 26. marts 2020 har Beskæftigelsesministeriet anmodet om Datatilsynets bemærkninger til ovenstående lovforslag.

Beskæftigelsesministeriet har særligt henvist til afsnit 4 om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

### 1. Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget afsnit 4 fremgår bl.a.:

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 Beskæftigelsesministeriets vurdering i samfundets interesse for at sikre fair konkurrence og lige vilkår for arbejdstagerne.

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. 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. 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 fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at Beskæftigelsesministeriet anser, at de forslåede bestemmelser kan rummes inden for databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2-3. Datatilsynet lægger til grund, at Beskæftigelsesministeriet har fundet det nødvendigt at udnytte det nationale råderum i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2-3.

Datatilsynet gør opmærksom på, at der skal findes hjemmel i en national særregel i forordningens artikel 6, stk. 1, litra c, jf. artikel 2-3, hvorefter behandlingen skal være nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige, eller der skal findes hjemmel til den nationale særregel i forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, jf. artikel 6, stk. 2-3, hvorefter 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.

Datatilsynet har noteret sig, at Beskæftigelsesministeriet har vurderet, at kontrolmyndighedernes behandling er inden for rammerne af forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, da behandlingen sker i samfundets interesse og behandlingen henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som kontrolmyndighederne har fået pålagt.

## 2. Følgende fremgår bl.a. af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, jf. afsnit 4:

I forhold til kontrolmyndighedernes eventuelle behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold er det Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 9, stk. 2, litra g, er opfyldt. Som nævnt ovenfor er det også i forhold til denne særlige kategori af oplysninger Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt.

Datatilsynet har noteret sig, at Beskæftigelsesministeriet har vurderet, at undtagelsen i databeskyttelsesforordningens artikel 9, stk. 2, litra g, finder anvendelse, og at der er hjemmel i artikel 6, stk. 1, litra e, ved kontrolmyndighedernes eventuelle behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet.

Datatilsynet kan henvise til "tjeklisten" om udarbejdelse af nye nationale særregler for behandling af følsomme personoplysninger, som fremgår af side 229 i betænkning nr. 1565 om databeskyttelsesforordningen – og de retlige rammer for dansk lovgivning.

Det fremgår bl.a. af tjeklistens pkt. 3, at myndigheden skal iagttage, at reglen overholder de øvrige krav, som følger af bestemmelserne i artikel 9, stk. 2-3, eksempelvis at der fastsættes passende og i visse tilfælde specifikke foranstaltninger samt i nogle tilfælde et særligt krav om, at særreglen er proportional (eksempelvis litra g "står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges").

## 3. Følgende fremgår bl.a. af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, jf. afsnit 4:

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.

Lovforslaget indebærer desuden kontrol af udenlandske vognmænds overholdelse af førnævnte anmeldelsespligt og af det fastsatte omkostningsniveau for aflønning. I den for-

bindelse 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.

I databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 7, defineres den dataansvarlige, som en fysisk eller juridisk person, offentlig myndighed, en institution eller et andet organ, der alene eller sammen med andre afgør, til hvilke formål og med hvilke hjælpemidler der må foretages behandling af personoplysninger.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at Beskæftigelsesministeriet har vurderet, at Erhvervsstyrelsen er dataansvarlig for registret. Det er Datatilsynets umiddelbare vurdering, at de andre myndigheder, som tilgår registret med henblik på behandling af personoplysninger, er dataansvarlige for den behandling af personoplysninger, som de foretager i forbindelse med håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for den pågældende tjenesteydelse i Danmark og myndighedernes virksomhed med at føre kontrol med aflønningskravet og anmeldelsespligten.

Det står ikke Datatilsynet klart, hvilken adgang og hvordan adgang til registret skal administreres samt hvilke myndigheder, ud over kontrolmyndighederne, som ses at være Færdselsstyrelsen og politiet, der skal have adgang til registret.

Datatilsynet har imidlertid noteret sig, at det fremgår af den foreslåede § 8 d, stk. 2, i lov om udstationering af lønmodtagere m.v., at transportministeren fastsætter nærmere regler om bl.a. adgang til de anmeldte oplysninger, og at Erhvervsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system, jf. den foreslåede § 8 d, stk. 3.

**4.** Det fremgår af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 8 d, stk. 1, i lov om udstationering af lønmodtagere m.v., at 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 køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Datatilsynet bemærker i den forbindelse, at enhver behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5. Den dataansvarlige skal bl.a. sikre, at personoplysninger indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål og ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål (princippet om formålsbegrænsning).

Det fremgår af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 8 d, stk. 2, at det forventes, 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.

Det fremgår videre af bemærkningerne, at der i overensstemmelse med EU-retten kan fastsættes yderligere oplysningskrav, i det omfang disse er nødvendige og proportionale i forhold til det formål, der varetages.

Ved fastsættelse af oplysningskravene skal Datatilsynet henlede opmærksomheden på princippet om dataminimering, hvorefter personoplysninger skal være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles.

Erhvervsstyrelsen og de andre myndigheder, der har adgang til registret, skal endvidere sikre, at personoplysninger opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles (princippet om opbevaringsbegrænsning).

Det fremgår af den foreslåede § 8 e, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal medbringes under kørslen i Danmark og forevises på forlangende i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og kontrol med anmeldelsespligten efter § 8 d. Det fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen, at det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive udstedt regler om, at bl.a. ansættelseskontrakt, lønsedler og arbejdstidsopgørelse skal være umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standes i Danmark.

Ved fastsættelse af dokumentationskravene skal Datatilsynet ligeledes henlede opmærksomheden på princippet om dataminimering, hvorefter personoplysninger skal være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles.

**5.** Det følger af den foreslåede § 6, stk. 5 i lov om godskørsel og § 18, stk. 3 i lov om buskørsel, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelserne, at de har til formål at etablere et klart retligt grundlag for, at transportministeren i regi af Færdselsstyrelsen kan indsamle og behandle en række oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af styrelsens opgaver i forbindelse med sit tilsyn af overholdelsen af godskørselsloven og buskørselslovens regler om aflønning.

Følgende fremgår videre af de specielle bemærkninger til bestemmelserne:

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. Der vil ikke ske nogen fravigelse af databeskyttelsesforordningen eller databeskyttelseslovens regler i den forbindelse.

Det står ikke Datatilsynet klart, hvad Beskæftigelsesministeriet mener med, at der ikke vil ske nogen fravigelse af databeskyttelsesforordningen eller databeskyttelseslovens regler i den forbindelse. Datatilsynet bemærker i den forbindelse, at de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5, om bl.a. formålsbegrænsning og dataminimering altid skal iagttages ved behandling af personoplysninger.

**6.** Datatilsynet forudsætter i øvrigt, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med behandlingen af personoplysninger foranlediget af udkastet til lovforslaget, herunder at adgangen til registerløsningen tilrettelægges i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne.

Datatilsynet kan bl.a. henlede opmærksomheden på reglerne om de registreredes rettigheder i databeskyttelsesforordningens kapitel 3, herunder den dataansvarliges oplysningspligt ved

indsamling af oplysninger om den registrerede, jf. forordningens artikel 13 og 14. Datatilsynet går i den forbindelse ud fra, at anmeldelse i registerløsningen kan indebære, at der registreres identifikations- og kontaktoplysninger om chaufførerne.

Side 5 af 5

Datatilsynet skal endvidere henlede opmærksomheden på databeskyttelsesforordningens artikel 32, hvorefter den dataansvarlige og databehandleren under hensyntagen til det aktuelle tekniske niveau, implementeringsomkostningerne og den pågældende behandlings karakter, omfang, sammenhæng og formål samt risiciene af varierende sandsynlighed og alvor for fysiske personers rettigheder og frihedsrettigheder gennemfører passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at sikre et sikkerhedsniveau, der passer til disse risici.

Det fremgår af lovforslaget, at der gives bemyndigelse til såvel transportministeren som til Erhvervsstyrelsen til at fastsætte yderligere regler. Datatilsynet forudsætter at blive hørt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelser og lignende generelle retsfor skrifter i medfør af lovforslaget, hvis disse vil have betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Betty Husted