

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

Lov om ændring af lov om godskørsel<sup>1)</sup>, lov om buskørsel<sup>2)</sup>, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

(Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører og udstationering af førere i vejtransporten, kontrol af arbejdstid m.v.)

### **§ 1.**

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 1 i lov nr. 870 af 14. juni 2020, foretages følgende ændringer:

**1. Fodnoten** til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49).«

**2. § 1, stk. 2**, affattes således:

»Stk. 2. Den, der er etableret på dansk område og udfører national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.«

---

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49.

2) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49.

**3.** I § 1 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal fra den 21. maj 2022 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.«

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

**4.** I § 1, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

**5.** § 1, stk. 5, der bliver stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne har solgt, købt, udlån, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«

**6.** § 3, stk. 1 og 2, affattes således:

»Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26 EF (forordning nr. 1071/2009),

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 3 eller 4.

Stk. 2. Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 4.«

**7.** I § 3, stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 2«.

**8.** I § 3, stk. 6, indsættes efter »stk. 1, nr. 3,«: »eller stk. 2, nr. 3,«.

**9.** I § 3, stk. 6, nr. 2, *litra b*, ændres »litra a-i« til: »litra a-q«.

**10.** I § 3 indsættes som *stk. 7*:

»Stk. 7. Stk. 6 finder tilsvarende anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.«

**11.** § 4 affattes således:

»§ 4. En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 3, skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel.

*Stk. 2.* En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal have en godkendt transportleder, der

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 5) udviser god vandel,
- 6) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,
- 7) er bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 8) har de nødvendige faglige kvalifikationer.

*Stk. 3.* Drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejer.«

**12.** I § 5, *stk. 1*, ændres »§ 1, stk. 1 og 2« til: »§ 1, stk. 1-3«.

**13.** § 5, *stk. 2 og 3*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 3, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger og frister for ansøgninger efter § 1, stk. 2, herunder om, hvilke økonomiske og faglige krav, der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.«

**14.** I § 6, *stk. 1*, indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**15.** I § 6, *stk. 4*, indsættes efter »§ 1, stk. 2«: »og 3«.

**16.** I § 6, *stk. 9*, indsættes efter »transportleder«: »ansat«, og »eller 2« ændres til: », 2 eller 3«.

**17.** To steder i § 6 *a*, *stk. 4*, indsættes efter »stk. 2«: »eller 3«.

**18.** I § 6 *a*, *stk. 7*, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**19.** Efter § 6 *c* indsættes før overskriften før § 7:

»*Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer fragtførere i Danmark*

**§ 6 d.** En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører af gods inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal, senest ved udstationeringens begyndelse, udfylde en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet til Informationssystemet for det indre marked (IMI). Føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) Cabotagekørsel med gods,
- 2) vejdelen af kombineret transport, eller
- 3) ikkebilateral international transport i Danmark.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheden i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

**§ 6 e.** En udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som fastsættes i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden:

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

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 6, stk. 3, nr. 1.

**§ 6 f.** Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet der fastsættes i medfør af § 6 d, stk. 3, og aflønningskravet efter § 6 e.

**§ 6 g.** Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Oplysninger kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og gensidig bistand.

*Stk. 2.* En dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, skal, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, sende oplysninger der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.«

**20.** I § 8, *stk. 4*, ændres »stk. 3, nr. 1« til: »stk. 4, nr. 1«.

**21.** I § 11, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**22.** I § 12, *stk. 1*, indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**23.** I § 12, *stk. 1, nr. 1, litra h og i*, ændres »eller« til: »,«.

**24.** I § 12, *stk. 1, nr. 1*, indsættes som nye litra:

- »j) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- k) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- o) lovgivning om handelsret,
- p) lovgivning om erhvervsansvar eller
- q) konkurslovgivning eller«.

**25.** I § 12, stk. 2, nr. 1, ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

**26.** I § 12, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**27.** I § 12, stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

**28.** I § 12, stk. 5, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**29.** I § 12, stk. 6, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

**30.** I § 12, stk. 7, ændres »stk. 3, nr. 1« til: »stk. 4, nr. 1«, og efter »stk. 1« indsættes: »eller 3«.

**31.** To steder i § 12, stk. 8, ændres »§ 1, stk. 2« til: »§ 1, stk. 1-3«.

**32.** I § 12 a indsættes efter »fører«: », administrerende direktør«.

**33.** To steder i § 13, stk. 1, 3. pkt., ændres »litra b-i« til: »litra b-q«.

**34.** I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »eller 3,«: »eller § 3, stk. 2, nr. 2 eller 3,«, og efter »eller 5« indsættes: », eller § 4, stk. 2, nr. 3 eller 5«.

**35.** I § 13, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 3, stk. 1, nr. 2,«: »og § 3, stk. 2, nr. 2,«, og efter »§ 4, stk. 1, nr. 3,« indsættes: »§ 4, stk. 2, nr. 3«.

**36.** I § 13, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »§ 3, stk. 1, nr. 3,«: »og § 3, stk. 2, nr. 3,«, og efter »nr. 5« indsættes: », og § 4, stk. 2, nr. 5«.

**37.** Efter § 13 indsættes:

**»§ 14.** Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 2, stk. 2. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 6 f. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.«

38. I § 15 indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »eller 3«.

39. I § 16 b, stk. 1, ændres »totalvægt på 3.500 kg eller derover« til: »tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, eller en varebil eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg«.

40. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1-3« til: »§ 1, stk. 1-4«.

41. I § 17, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 6 a, stk. 1«: »og 2, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2«.

42. I § 17, stk. 1, nr. 3, udgår »bestemmelser, der er indeholdt i«.

43. I § 17, stk. 1, nr. 4, ændres »stk. 2« til: »stk. 3 og 4«.

44. I § 17 indsættes som *stk. 6 og 7*:

»*Stk. 6.* Ved straffens udmåling efter § 6 d, stk. 1, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«

45. Efter § 17 b indsættes:

»§ 17 c. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af § 6 d, § 6 e eller regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

## § 2.

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, bl.a. ved § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 2 i lov nr. 870 af 14. juni 2020, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49).«

**2.** Efter § 1 c indsættes i *kapitel 1*:

»§ 1 d. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.«

**3.** § 12, *stk. 1*, affattes således:

»Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009),

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 4 og 5, og § 18, stk. 2.«

**4.** I § 12, *stk. 4, nr. 2, litra b*, ændres »litra a-h« til: »litra a-p«.

**5.** I § 12 indsættes som *stk. 5*:

»Stk. 5. Stk. 4 finder tilsvarende anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.«

**6.** § 13 affattes således:

»§ 13. Virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel.«

**7.** I § 14, *stk. 1, nr. 1, litra g og h*, ændres »eller« til: »,«.

**8.** I § 14, *stk. 1, nr. 1*, indsættes som nye litra:

- »i) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- j) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- k) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- l) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- m) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- n) lovgivning om handelsret,
- o) lovgivning om erhvervsansvar eller
- p) konkurslovgivning eller«.

**9.** I § 14 b indsættes efter »fører«: », administrerende direktør«.

**10.** Efter § 14 b indsættes:

»§ 14 c. Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 18, stk. 1, nr. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 21 b. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.«

**11.** To steder i § 15, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »litra b-h« til: »litra b-p«.

**12.** § 16, *stk. 3*, ophæves.

**13.** § 18, *stk. 1, nr. 3*, affattes således:

»3) indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. § 1 d.«

**14.** I § 18, *stk. 1, nr. 11*, ændres »og« til: »,«.

**15.** I § 18, *stk. 1, nr. 12*, ændres ».« til: »og«.

**16.** I § 18, *stk. 1*, indsættes som *nr. 13*:

»13) frister for godkendelse af en ny transportleder i forbindelse med fratrædelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling el. lign.«

**17.** Efter kapitel 4 c indsættes:

»**Kapitel 5. Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører i Danmark**



**§ 21.** En udenlandsk virksomhed, der udstationerer førere af erhvervsmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal, senest ved udstationeringens begyndelse, udfylde en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet til Informationssystemet for det indre marked (IMI). Føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) Buscabotagekørsel,
- 2) vejdelen af kombineret transport, eller
- 3) ikkebilateral international transport i Danmark.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheder i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

**§ 21 a.** En udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som fastsættes i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører buscabotagekørsel for virksomheden i Danmark.

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

**§ 21 b.** Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 21, stk. 1, dokumentationskrav, der fastsættes i medfør af § 21, stk. 3, og aflønningskravet efter § 21 a, stk. 1.

**§ 21 c.** Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Oplysninger kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og gensidig bistand.

*Stk. 2.* En dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, skal, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, sende oplysninger der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.«

**18. § 22, stk. 1, nr. 1,** affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 2,«.

**19.** I § 22 indsættes som *stk. 6* og *7*:

»*Stk. 6.* Ved straffens udmåling efter § 21, stk. 1, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«

**20.** Efter § 22 b indsættes:

»§ 22 c. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af § 21 og § 21 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anlageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

### § 3.

I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 870 af 14. juni 2020, lov nr. 1939 af 15. december 2020 og senest ved lov nr. 159 af 2. februar 2021, foretages følgende ændringer:

**1.** § 1, *stk. 5*, ophæves.

*Stk. 6* bliver herefter *stk. 5*.

**2.** § 7 b, *stk. 2*, ophæves.

*Stk. 3* bliver herefter *stk. 2*.

**3.** Kapitel 4 a ophæves.

**4.** § 10 a, *stk. 1, nr. 4* og *5*, ophæves.

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

**6.** § 10 a, *stk. 4*, ophæves.

**7.** § 10 d, *stk. 2*, ophæves.

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

8. § 10 e ophæves.

#### § 4.

I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012. Direktiverne er optrykt som bilag til loven.«

2. I § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 ændres »(EØF) nr. 3820/85« til: »(EF) nr. 561/2006«.

3. § 1, stk. 2 og 3, ophæves.

4. § 3, stk. 1, affattes således:

»Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.«

5. I § 3 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., kan af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter fastsættes til højst seks måneder.«

6. § 7, stk. 3, ophæves.

7. § 8, stk. 1, affattes således:

»Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«

8. I § 8 indsættes som *stk. 3 og 4*:

»*Stk. 3.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 4.* For overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

9. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestrafen for overtrædelser af den eller de andre love.

*Stk. 2.* Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelser af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og overtrædelser af den eller de andre love medfører frihedsstraf.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

**§ 8 b.** Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3.

*Stk. 2.* Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* I tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, finder færdselslovens § 120 tilsvarende anvendelse.«

**10.** I § 9 indsættes efter »parter«: »og efter høring af Færdselsstyrelsen«.

**11.** Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

*Stk. 2.* Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 samt bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.«

## § 5.

Loven træder i kraft den 2. februar 2022, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2.* § 1, nr. 3-18, 20-36, 38-40, og § 2, nr. 3-9 og 11-16, træder i kraft den 21. februar 2022. § 14, stk. 1, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 37, og § 14 c, stk. 1, i lov om buskørsel som affattet ved denne lovs § 2, nr. 10, træder i kraft den 21. februar 2022.

*Stk. 3.* § 1, nr. 2, træder i kraft den 1. januar 2023.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter regler om overgangsordninger.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. Indførelse af kontrol med arbejdstid*
    - 2.1.1. Gældende ret*
      - 2.1.1.1. Lov om arbejdstid*
      - 2.1.1.2. Kontrollen på køre- og hviletidsområdet*
    - 2.1.2. Vejpakken*
    - 2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.2. Udstationering af førere inden for vejtransportsektoren*
    - 2.2.1. Gældende ret*
    - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. Krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler*
    - 2.3.1. Gældende ret*
    - 2.3.2. Vejpakken*
    - 2.3.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.4. Vandelsvurderingen*
    - 2.4.1. Gældende ret*
    - 2.4.2. Vejpakken*
    - 2.4.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.5. Kontrolbesøg og tilsyn efter gods- og buskørselsloven*
    - 2.5.1. Gældende ret*
    - 2.5.2. Vejpakken*
    - 2.5.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.6. Krav om tilladelse ved national godskørsel i varebiler*
    - 2.6.1. Gældende ret*
    - 2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. Konsekvenser for FN's verdensmål*
- 4. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikterne*
- 5. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven*
- 6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 8. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 9. Klimamæssige konsekvenser*
- 10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
- 11. Forholdet til EU-retten*
- 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 13. Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

Baggrunden for lovforslaget er EU's vejpakke, der efter tre års forhandlinger blev vedtaget af EU i juli 2020. Vejpakken indeholder ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, adgangen til godskørselsmarkedet, krav om grundlæggende arbejdsvilkår for udenlandske chauffører samt nye regler om kontrol med virksomheder.

Visse af Vejpakkens regler bl.a. vedrørende køre- og hviletid i vejtransport har været gældende siden sommeren 2020. Med dette lovforslag foretages de nødvendige ændringer i vejtransportlovgivningen med henblik på tilpasning og inkorporering i dansk ret af de dele af Vejpakken, som finder anvendelse fra henholdsvis februar og maj 2022.

Lovforslaget indfører for det første særlige sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Lovforslaget indeholder på den baggrund en ophævelse af reglerne i lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018 om udstationering af lønmodtagere m.v. med senere ændringer (i det følgende udstationeringsloven), der overflyttes i en tilpasset og lempeligere version til henholdsvis lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel med senere ændringer (i det følgende godskørselsloven) og lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel med senere ændringer (i det følgende buskørselsloven), således at de krav, der stilles til udstationerede førere ikke går videre end hvad der følger af EU-reguleringen.

Lovforslaget indeholder for det andet mindre justeringer af de fire krav, som virksomhederne skal opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer).

Derudover indfører lovforslaget som noget nyt en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler. Konsekvenser heraf er, at godskørselsloven fremover indeholder tre tilladelsesordninger:

- 1) Tilladelsesordning for godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler).
- 2) Tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler).
- 3) Tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler).

Ansøgere om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler skal som udgangspunkt opfylde de samme betingelser som ansøgere om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i lastbiler. De overenskomstmæssige betingelser svarer dog i stedet til de betingelser, som følger af den nationale varebilsordning. Til opfyldelse af kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og kravet til faglige kvalifikationer stilles desuden særskilte betingelser, som fastsættes ved bekendtgørelse.

Lovforslaget indfører ligeledes som noget nyt myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som er reguleret i lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (herefter lov om arbejdstid), samt i bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012 om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (herefter bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd). Dette sker som en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet.

Formålet med denne udvidelse af kontrolelementerne i vej- og virksomhedskontrollen er at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

Endelig indeholder lovforslaget en ændring af anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler. 11-kg-kravet udgår og vægtgrænsen hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg. Formålet med ændringen er at sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne samt en bedre mulighed for branchen til at efterleve reglerne. Denne ændring er ikke en del af EU's Vejpakke, da tilladelsesordningen ikke er EU-reguleret.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Indførelse af kontrol med arbejdstid*

#### *2.1.1. Gældende ret*

##### *2.1.1.1. Lov om arbejdstid*

Lov om arbejdstid gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (herefter vejtransportdirektivet om arbejdstid). Loven hører under Beskæftigelsesministeriets ressort.

Lov om arbejdstid indeholder materielle regler om arbejdstid, pauser og natarbejde for mobile lønmodtagere. Til forskel fra køre- og hviletidsreglerne, hvor udgangspunktet for reguleringen er den mobile arbejdstagers køretid, er udgangspunktet for reguleringen i lov om arbejdstid den samlede arbejdstid, hvor den pågældende står til rådighed for sin arbejdsgiver, og arbejdstiden omfatter således både kørsel og andet arbejde som f.eks. af- og pålæsning.

Det fremgår af § 3, stk. 1, i lov om arbejdstid, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, og at der som udgangspunkt højst må arbejdes 60 timer i en enkelt uge. § 3 indeholder endvidere regler om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal registrere arbejdstiden for den mobile lønmodtager, og at den registrerede arbejdstid skal opbevares i to år. Derudover fremgår det af § 4, stk. 1, at den mobile lønmodtager ikke må arbejde mere end 6 timer i træk uden pauser, og af § 6, stk. 1, fremgår, at den mobile lønmodtagers daglige arbejdstid ikke må overstige 10 timer inden for et tidsrum på 24 timer, hvor der udføres natarbejde.

Det er i dag alene bestemmelserne om registrering og opbevaring af arbejdstid, jf. § 3, stk. 3 og 4, der er strafbelagt og kontrolleres af myndighederne. Der føres således ikke myndighedskontrol med de materielle regler om arbejdstid, pauser og natarbejde.

Lov om arbejdstid indeholder i § 1, stk. 2 og 3, en mulighed for, at arbejdsmarkedets parter kan implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster. Dette medfører, at de pågældende parter ikke er omfattet af en række bestemmelser i lov om arbejdstid i det omfang, at de kollektive overenskomster sikrer rettigheder, der svarer til vejtransportdirektivet om arbejdstid. Derudover giver vejtransportdirektivet om arbejdstid mulighed for, at der ved kollektive overenskomster kan vedtages undtagelser til reglerne om arbejdstid. Det følger således af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse kan vedtages undtagelser til hovedreglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde. Kontrollen med arbejdstid i de situationer, hvor vejtransportdirektivet om arbejdstid er implementeret ved kollektiv overenskomst, håndteres af arbejdsmarkedets parter i det fagretlige system.



Selvstændige vognmænd er ikke omfattet af lov om arbejdstid. Vejtransportdirektivet om arbejdstid er i forhold til selvstændige vognmænd implementeret via gods- og buskørselsloven ved bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, som henhører under Transportministeriet. Bekendtgørelsen regulerer arbejdstidsforholdene for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Opgaven med at kontrollere oplysninger om arbejdstid for selvstændige vognmænd ligger hos Færdselsstyrelsen.

#### *2.1.1.2. Kontrollen på køre- og hviletidsområdet*

Reglerne på køre- og hviletidsområdet findes bl.a. i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (herefter køre- og hviletidsforordningen).

Bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen suppleres af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (herefter takografforordningen).

Køre- og hviletidsbestemmelserne er umiddelbart gældende i dansk ret, idet disse er regulerede på forordningsniveau.

Køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen gælder - med visse undtagelser - for godstransport med lastbil og personbefordring med bus, og indeholder navnlig regler om, hvor længe en fører maksimalt må køre, og hvornår og hvor længe føreren skal hvile.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (herefter kontroldirektivet) fastsætter kravene til medlemsstaternes kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det følger af kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, at medlemsstaterne indfører en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol både på vejene og hos virksomhederne. Kontrollen skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Det følger desuden af kontroldirektivets artikel 2, stk. 3, at hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, kontrolleres, og at mindst 30 pct. af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres på vejene og mindst 50 pct. hos virksomhederne.

Endvidere følger det af kontroldirektivets artikel 9, stk. 2, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere.

Kontrol med overholdelse af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet udføres i dag henholdsvis i forbindelse med politiets vejkontrol og Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol. Det fremgår af kontroldirektivets bilag I, hvilke elementer, henholdsvis politiets vejkontrol (Del A) og Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol (Del B), skal indeholde.

Politiets vejkontrol omfatter i udgangspunktet alene kontrol af det standsede køretøj og føreren af køretøjet. Kontrollen foregår i praksis således, at kontrolmedarbejderen isætter sit kontrollkort i køretøjets takograf, hvorefter data fra takografen og førerkortet kan udlæses. Ved vejkontrollen kontrolleres bl.a. overholdelse af bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, om takografen er anvendt og betjent korrekt, om diagramark er udfyldt korrekt, og om takografen er manipuleret.

I den administrative virksomhedskontrol indkalder Færdselsstyrelsen virksomheder til kontrol. Det indebærer bl.a., at en virksomhed anmodes om at indsende diagramark og data fra førerkort og køretøjer for den i indkaldelsesbrevet anførte periode. Endvidere kan virksomhedskontrollen foregå på virksomhedens adresse med besøg fra Færdselsstyrelsen. Denne kontrol foregår under samme vilkår, som hvis virksomheden var blevet indkaldt til at indsende materialet til Færdselsstyrelsen.

I den administrative virksomhedskontrol kontrolleres samtlige af virksomhedens køretøjer, der er anvendt i kontrolperioden, ligesom de førere, der har ført virksomhedens køretøjer i kontrolperioden kontrolleres. I virksomhedskontrollen kontrolleres bl.a. overholdelse af bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, om takografen er anvendt og betjent korrekt, og om diagramark er udfyldt korrekt.

### *2.1.2. Vejpakken*

Som en del af Vejpakken er der med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (herefter direktiv (EU) nr. 2020/1057) vedtaget ændringer i kontroldirektivet. Ændringerne indebærer en udvidelse af vej- og virksomhedskontrollen, således at der indføres krav om kontrol af en række bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Det fremgår af præamblen til direktiv (EU) nr. 2020/1057, at en egnet, effektiv og konsekvent håndhævelse af arbejds- og hviletidsreglerne er afgørende for at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse, jf. præambelbetragtning nr. 26. Det er derfor ønskeligt at udvide anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav fastsat i kontroldirektivet til også at omfatte kontrol med overholdelse af arbejdstidsbestemmelserne i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 ændrer således i kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, hvoraf det kommer til at fremgå, at vej- og virksomhedskontrollen hvert år skal omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer, inden for alle transportkategorier, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, og mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af vejtransportdirektivet om arbejdstid. Vejkontroller af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid skal dog begrænses til aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf. Omfattende kontrol af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid må kun foregå hos virksomhederne.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 ændrer endvidere i kontroldirektivets bilag I vedrørende elementerne i henholdsvis vej- og virksomhedskontrollen.

Det fremgår af ændringerne til kontroldirektivets bilag 1, del A, at vejkontrollen normalt skal omfatte kontrol af vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, litra a) om udvidet maksimal ugentlig arbejdstid på 60 timer; anden ugentlig arbejdstid som fastsat i vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4 og 5, kun hvor teknologi gør det muligt at kontrollere dette effektivt. Endvidere fremgår det af ændringerne til kontroldirektivets bilag 1, del B, at virksomhedskontrollen, udover de elementer, som er anført i del A, skal omfatte kontrol af overholdelse af krav fastsat i vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4 om gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, artikel 5 om pauser og artikel 7 om natarbejde.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 indfører endvidere en ny bestemmelse i kontroldirektivets artikel 2, stk. 3 a, hvorefter kontrollen af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid skal tilrettelægges under hensyntagen til det risikoklassificeringssystem, der er beskrevet i artikel 9 i kontroldirektivet. Efter artikel 2, stk. 3a, kan medlemsstaterne tillige målrette deres kontrol af arbejdstidsbestemmelserne mod virksomheder, hvor der allerede foreligger mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

### *2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Vejpakken indfører krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol.

Vejpakken indfører ikke ændringer i de materielle regler om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. Der er således alene tale om nye regler for kontrol med overholdelse af reglerne om arbejdstid, som har til formål at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse.

For at gøre det muligt at håndhæve og sanktionere overtrædelser af reglerne om arbejdstid, er der efter Transportministeriets vurdering behov for at foretage visse justeringer i den måde, hvorpå reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde er implementeret i dansk ret i dag.

I dag er det muligt for arbejdsmarkedets parter at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid i det omfang, at de pågældende kollektive overenskomster sikrer de rettigheder, der svarer til rettighederne i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Transportministeriet foreslår, at denne mulighed for at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af lov om arbejdstid, ophæves. Herefter vil lov om arbejdstid finde anvendelse for alle mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, jf. § 1, stk. 1, i lov om arbejdstid.

Vejtransportdirektivet om arbejdstid giver mulighed for, at arbejdsmarkedets parter ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan vedtage undtagelser til bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde af objektive eller

tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse, jf. direktivets artikel 8. Disse undtagelsesmuligheder kan endvidere fastsættes ved love eller administrative bestemmelser.

Transportministeriet foreslår, at der indsættes en hjemmel i § 3, stk. 6, i lov om arbejdstid til, at arbejdsmarkedets parter kan fastsætte en referenceperiode på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid på 48 timer, forudsat at dette er nødvendigt af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse. Dermed fastsættes der i loven som noget nyt regler om udnyttelse af den undtagelsesmulighed, som direktivet angiver i forhold til reglen om gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, og arbejdsmarkedets parter får herefter med hjemmel i lov om arbejdstid den mulighed for at vedtage undtagelser ved kollektive overenskomster, som de før havde ved implementering af direktivet direkte i den kollektive overenskomst.

Transportministeriet foreslår derudover, at der foretages en justering i § 9, der indeholder en bemyndigelse til, at beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder, således, at det fremadrettet vil være et krav, at Færdselsstyrelsen høres forud for udstedelse af de pågældende regler. Baggrunden for dette forslag er, at det er Færdselsstyrelsen, der skal kontrollere overholdelsen af reglerne om arbejdstid, og en forudgående høring af Færdselsstyrelsen skal derfor være med til at sikre, at de fastsatte undtagelser kan håndteres i Færdselsstyrelsens kontrol. Der er ikke på nuværende tidspunkt udstedt regler med hjemmel i bestemmelsen, hvilket kan skyldes muligheden for i dag at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid, men med den foreslåede ophævelse af denne mulighed, kan bestemmelsen blive relevant for arbejdsmarkedets parter, hvis der er behov for undtagelser fra § 3 om den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer og § 6 om maksimalt 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde.

Dermed opretholdes den mulighed, som arbejdsmarkedets parter har for at aftale visse undtagelser fra reglerne om arbejdstid, jf. artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, idet hjemlen for disse aftaler fremadrettet vil være lov om arbejdstid og ikke vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Transportministeriet er opmærksom på, at ændringen udgør et indgreb i den danske arbejdsmarkedsmodel, men det er ministeriets vurdering, at denne ændring primært har formel betydning. Transportministeriet har kendskab til, at der på nuværende tidspunkt er indgået kollektive overenskomster, der fastsætter en referenceperiode på 6 måneder for den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid. Dette vil kunne opretholdes med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6. Hvis der i de kollektive overenskomster er indgået aftaler om andre undtagelser fra reglerne om arbejdstid og natarbejde, vil arbejdsmarkedets parter have mulighed for at opretholde disse aftaler i det omfang, det er muligt at udstede regler herom, jf. den foreslåede § 9.

Transportministeriet foreslår endvidere, at der indsættes en bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse og kontrol med arbejdstid. Der vil således på bekendtgørelsesniveau blive fastsat administrative bestemmelser om vej- og virksomhedskontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde samt bestemmelser om udveksling af oplysninger mellem medlemsstater, om samordnede kontroller og om risikoklassificering af virksomheder, herunder regler om involvering af arbejdsmarkedets parter i kontrollen. Endvidere vil der på bekendtgørelsesniveau blive fastsat en bestemmelse om, at

registreringer om arbejdstid for mobile lønmodtagere efter anmodning skal udleveres til kontrolmyndigheden.

Det forventes, at den nye kontrol med arbejdstid vil blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Der foreslås endvidere indsat en hjemmel til at den, transportministeren bemyndiger dertil, uden retskendelse kan udføre kontrolbesøg i virksomheder, svarende til den kontrol der udføres på køre- og hviletidsområdet.

Da kontrollen med overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid målrettes de virksomheder, hvis førere har mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, vil den foreslåede ændring alene indebære en beskeden udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb uden for strafferetsplejen. Kontrollen er, ligesom kontrollen på køre- og hviletidsområdet, begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra. Både offentlige og private virksomheder er omfattet af bestemmelsens kontrolområde. Den, transportministeren bemyndiger dertil, kan således udføre kontrol af offentlige og private virksomheder, der udfører transport omfattet af lov om arbejdstid.

Det foreslås, at adgangen til kontrolbesøg kan ske uden retskendelse, således at formålet med kontrolbesøget ikke forspildes som følge af den tid, der skal bruges til at indhente en retskendelse. Det foreslås, at politiet om nødvendigt yder bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand kan eksempelvis være nødvendig i det tilfælde, hvor en virksomhed ikke giver kontrolmyndigheden adgang til deres forretningslokaler, lagerlokaler, transportmidler m.v.

For sikre overholdelse af bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, natarbejde og pauser foreslås indført sanktion for overtrædelse heraf. Da det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol, er det efter Transportministeriets vurdering hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag. Det foreslås på den baggrund, at overtrædelse af de arbejdstidsbestemmelser, som er omfattet af kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselsikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

## *2.2. Udstationering af førere inden for vejtransportsektoren*

### *2.2.1. Gældende ret*

Udstationeringsloven regulerer vilkårene for udstationerede lønmodtagere og er en implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (i det følgende udstationeringsdirektivet).

Udstationeringslovens kapitel 4 a regulerer vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark. Bestemmelserne indeholdt i kapitel 4 a omhandler aflønningskrav af førere, pligt til anmeldelse af kørsel og Færdselsstyrelsens kontrol og håndhævelse i forhold til fremsendelse af dokumentation m.v. Udstationeringslovens kapitel 4 udmønter dele af den politisk aftale om vejtransport af 15. januar 2020 mellem regeringen (S), V, DF, RV, SF, EL, K, ALT og NB.

Det følger af udstationeringslovens § 8 c, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere på transportområdet, som minimum skal betale deres førere en timesats, som er fastsat af transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter. Minimumstimesatsen reguleres årligt, jf. § 3, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021 om vilkår for udenlandske virksomheders udførsel af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelene af kombineret transport (i det følgende bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021). Herved sikres fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandsk virksomheder, der udfører rent national kørsel i Danmark.

Udenlandske virksomheder, som udstationerer førere på transportområdet skal anmelde kørslen til Erhvervsstyrelsen via Register for udenlandsk transportkørsel, jf. udstationeringslovens § 8 d. For hver kørsel skal følgende oplysninger anmeldes, jf. § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
2. Oplysninger om transportform.
3. Registreringsnummer på det trækkende køretøj.
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.
5. Identiteten af og kontaktoplysninger på de chauffører, der udfører den pågældende kørsel.
6. Hvilken type kørsel, der udføres.

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med virksomhedernes overholdelse af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d. Færdselsstyrelsen kan anmode om oplysninger fra udenlandske virksomheder og udenlandske myndigheder, så kontrolopgaven kan varetages. Det følger af § 4 i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021, hvilken dokumentation virksomheden på forlangende skal forevise til politiet eller Færdselsstyrelsen i forbindelse med kontrollen.

Kontrollen der henhører under Færdselsstyrelsen, understøttes af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. I forbindelse med kontrolopgaven har politiet hjemmel til at tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af §§ 8 c og 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Det følger af udstationeringslovens § 8 f, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan give pålæg om, at oplysningerne skal sendes inden for en fastsat frist og pålægge daglige tvangsbøder for fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes. Desuden er overtrædelse af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d sanktioneret med bøde. Ved udmålingen af bøden kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.

Da udstationeringsloven generelt regulerer udstationering af lønmodtagere finder visse af lovens generelle bestemmelser også anvendelse for udstationering af chauffører i vejtransportsektoren. Dette gælder §§ 3, 4, 5, 5 a, 6, 6 a, 6 b, 7, 8, 8 a, 8 b, 9 og 9 a. Det bemærkes, at der med lov nr. 1939 af 15. december 2020 om ændring af lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Implementering af det reviderede udstationeringsdirektiv og målretning af anmeldelsespligten til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT) for selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte m.v.) er foretaget ændringer til §§ 5, 5a, 6 a, 6 b, 7 a, og 7 b, som først finder anvendelse for vejtransportsektoren fra den 2. februar 2022, jf. § 3, stk. 2, i lov nr. 1939 af 15. december 2020. Ændringerne implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/957 af 28. juni 2018 om ændring af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveklng af tjenesteydelser.

### *2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren, som skal være implementeret senest den 2. februar 2022.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsætter særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af førere inden for vejtransportsektoren. Desuden følger det af direktivet, hvornår en fører inden for vejtransportsektoren er udstationeret. Medlemsstaterne må kun indføre de administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere, som følger af direktivets artikel 1. Direktivets artikel 1 fastsætter, hvilke dokumentationskrav medlemsstaternes kan stille til den udenlandske virksomhed ved udstationeringens begyndelse, under udstationeringen og efter udstationeringens ophør. Med direktivet fastsættes der desuden regler om det gensidige myndighedsarbejde.

Der er således med direktivet blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets sektorlovgivning.

Transportministeriet foreslår på baggrund heraf, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven.

De gældende regler i udstationeringsloven om udstationering af førere vurderes ikke at være i overensstemmelse med direktivet, hvorfor reglerne ikke kan videreføres i deres helhed.

Det følger af direktivet, at reglerne om udstationering finder anvendelse på, cabotagekørsel, vejdelen af kombinerede transportere og som noget nyt i forhold til reglerne i udstationeringsloven, ikke-bilateral international kørsel. Anvendelsesområdet efter udstationeringsloven er således for snævert. Der kan ikke opretholdes et krav om, at virksomheden skal registrere kørslen i Register for udenlandsk transportkørsel (UTIK). Kravene til, hvilke oplysningerne der skal indberettes til Erhvervsstyrelsen og dokumentationen, som virksomheden skal vise under udstationeringen, jf. §§ 3 og 4 i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021, går på nogle punkter videre, end hvad der kan kræves oplyst i henhold til direktivet. Der er derfor som konsekvens af direktivet behov for at ændre betingelserne for, hvilke oplysninger de udenlandske virksomheder forpligtes til at oplyse. Desuden skal der i den nationale regulering sondres mellem de administrative krav der stilles ved udstationeringens begyndelse, under udstationeringen og efter udstationeringens ophør.

Transportministeriet foreslår, at anvendelsesområdet udvides således, at de administrative krav der stilles til udstationering af førere gælder for cabotagekørsel og vejdelen af kombinerede transportere og ikke-bilateral international kørsel. Transportministeriet foreslår desuden, at de administrative krav der stilles til udstationering af førere ændres således, at reglerne er i overensstemmelse med direktivet. Med de foreslåede bestemmelser indføres der således en pligt for udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører i Danmark til at anmelde deres kørsel ved at indsende en udstationeringserklæring via IMI senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, når føreren udfører cabotagekørsel og vejdelen af kombinerede transportere eller ikke-bilateral international kørsel for virksomheden.. Anmeldelsespligten påhviler udenlandske virksomheder.

Det foreslås endvidere at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes ved udstationeringens begyndelse, regler om dokumentationskravet der stilles under udstationeringen samt regler om oplysningskrav efter udstationeringens ophør. Direktivet opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst. Det er således forventningen, at der ved bekendtgørelse stilles krav om, at de udenlandske virksomheder skal indsende alle de oplysninger og være i besiddelse af den dokumentation, der kan kræves efter direktivet.

Det er Transportministeriets vurdering, at aflønningskravet i udstationeringslovens § 8 c kan videreføres, da direktivet kun fastsætter regler om de administrative krav og kontrolforanstaltninger, der kan stilles til udstationering af førere. Det foreslås således i godskørselslovens § 6 e og



buskørselslovens § 21 a, at aflønningskravet videreføres, som det fremgår af udstationeringsloven i dag.

Det er desuden Transportministeriets vurdering, at kontrolsystemet efter udstationeringslovens § 8 e og § 8 g til dels kan videreføres, med henblik på at sikre overholdelsen af det med lovforslaget foreslåede aflønningskrav, anmeldelsespligt, samt dokumentationskrav der stilles til de udenlandske virksomheder, som udstationerer førere i Danmark. Herved sikres, at der efter lovændringen stadig foretages en målrettet kontrol af de vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, som udstationerer fører i Danmark.

Det foreslås således i godskørselslovens § 6 f og buskørselslovens § 21 b, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af aflønningskravet og anmeldelsespligten, samt dokumentationskrav der stilles til de udenlandske virksomheder, som udstationerer førere i Danmark. Færdselsstyrelsen foreslås, at kunne anmode om oplysninger fra udenlandske virksomheder og at kunne indhente oplysninger fra udenlandske myndigheder gennem IMI-systemet, så kontrolopgaven kan varetages.

Det foreslås i godskørselslovens § 14, stk. 2, og buskørselslovens § 14 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til køretøjer uden retskendelse. Denne adgang er et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, hvorfor lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter (i det følgende retssikkerhedsloven) i sin helhed finder anvendelse.

Kontrollen, der henhører under Færdselsstyrelsen, vil, som det er tilfældet i dag efter udstationeringsloven, blive understøttet af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. Politiet vil i den forbindelse føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet i henhold til den foreslåede godskørselslovens § 6 f og buskørselslovens § 21 b. Færdselsstyrelsen vil med fordel kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrollen.

Politiet vil desuden kunne tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af godskørselslovens § 6 d og buskørselslovens § 21, jf. godskørselslovens § 16 og buskørselslovens § 17 a.

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

Det foreslås, at den udenlandske virksomheds manglende overholdelse af aflønningskrav, anmeldelseskrav og dokumentationskrav sanktioneres med bøde. Ved udmålingen af bøden kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelses karakter i øvrigt.

Som konsekvens af, at direktivets bestemmelser om udstationering af førere bliver implementeret i godskørselsloven og buskørselsloven skal bestemmelserne herom i udstationeringsloven samtidig ophæves.

Det bemærkes i den forbindelse, at udstationeringslovens generelle bestemmelser om udstationering af lønmodtagere m.v. stadig vil finde anvendelse på udstationeringen af førere i vejtransportsektoren. Der henvises til udstationeringslovens §§ 3, 4, 5, 5 a, 6, 6 a, 6 b, 7, 8, 8 a, 8 b, 9 og 9 a.

### *2.3. Krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler*

#### *2.3.1. Gældende ret*

Der er ikke i dag krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler.

Efter godskørselslovens § 1, stk. 2, er der i dag alene krav om tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler, dvs. godskørsel i varebiler inden for Danmarks grænser. Denne tilladelsesordning er ikke reguleret af EU-regler.

#### *2.3.2. Vejpakken*

Vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (i det følgende ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055) indebærer bl.a., at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (i det følgende forordning (EF) nr. 1071/2009) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (i det følgende forordning (EF) nr. 1072/2009) fra den 21. maj 2022 tilsvarende vil finde anvendelse for virksomheder, som udøver godskørselserhvervet i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg, og som udfører international godskørsel.

Fra den 21. maj 2022 vil virksomheder således skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg.

Virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning i varebiler skal herefter i vidt omfang leve op til de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg (lastbiler). Disse krav er etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Kravet til det økonomiske grundlag, som virksomheder, der udfører godskørsel i varebiler, skal opfylde, er dog som udgangspunkt ikke det samme krav, som gælder for virksomheder, der udfører godskørsel i lastbiler. Medlemsstaterne kan dog bestemme, at der alligevel skal gælde det samme krav for de to godskørselstyper. Dette kræver i så fald, at Kommissionen underrettes herom.

Som det tilsvarende blev muligt ved indførelsen af krav om tilladelse for godskørsel i lastbiler, kan medlemsstaterne beslutte at fritage personer fra de obligatoriske prøver, som kræves med henblik på opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer. Medlemsstaterne kan således fritage personer, der kan fremlægge dokumentation for, at de vedvarende i en periode på ti år før den 20. august 2020 har ledet en virksomhed, der udelukkende udfører international godskørsel med varebiler, fra de obligatoriske prøver, som kræves.

### *2.3.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

I overensstemmelse med ændringsforordningen foreslås i godskørselslovens § 1, stk. 3, indsat krav om tilladelse til international godskørsel i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg.

Kravet om tilladelse vil gælde for den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg. Tilladelsen udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Som det følger af pkt. 2.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, skal virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning i varebiler i vidt omfang leve op til de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbiler (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009). De overenskomstmæssige krav, som er en del af vandelsvurderingen, svarer dog i stedet til de betingelser, som følger af den nationale varebilsordning, jf. lovforslagets § 1, nr. 15. Til opfyldelse af kravet om det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer stilles desuden særskilte betingelser, som fastsættes ved bekendtgørelse.

Ved en varebil forstås en bil, der er indrettet til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. 024 Varebil N1 i bilag 1 i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde, jf. godskørselslovens § 1, stk. 4. I § 1, stk. 5, er firmakørsel defineret. Godskørsel for fremmed regning er således al kørsel med gods, der ikke er firmakørsel.

En international transport er defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Herefter forstås ved international transport:

- 1) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- 2) kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- 3) kørsel med et læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område, eller
- 4) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i nr. 1, 2 og 3.

Den foreslåede tilladelsesordning vil alene finde anvendelse for international godskørsel i varebiler og således ikke finde anvendelse for national godskørsel i varebiler, dvs. godskørsel inden for Danmarks landegrænser. I godskørselslovens § 1, stk. 2, findes særskilt nationalt krav om tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg.

Vægtgrænsen i den foreslåede tilladelsesordning vil indebære, at køretøjer med en samlet tilladt totalvægt på 2.500 kg og derunder ikke er omfattet af krav om tilladelse, når der udføres international godskørsel for fremmed regning.

Kravet om tilladelse til international godskørsel i varebiler vil i overensstemmelse med ændringsforordningen træde i kraft den 21. maj 2022. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om overgangsordninger, jf. lovforslagets § 5, stk. 4.

## *2.4. Vandelsvurderingen*

### *2.4.1. Gældende ret*

I forordning (EF) nr. 1071/2009 er kravene til virksomheders udøvelse af vejtransporterhvervet fastsat. Visse af kravene er fastsat direkte i forordningen, hvor der ikke tillægges medlemsstaterne beføjelse til at fastsætte nærmere regler. For andre af kravene har medlemsstaterne derimod beføjelse til at fastsætte de nærmere regler herom. Dette er bl.a. tilfældet for kravet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, hvorefter virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal udvise god vandel.

Det følger således af forordningens artikel 6, at medlemsstaterne skal fastsætte de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for, at vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b, er opfyldt. I artikel 6 opstilles minimumskravene til de vandelsbetingelser, som medlemsstaterne skal fastsætte i deres nationale lovgivning. Medlemsstaternes betingelser for opfyldelse af vandelskravet skal herefter mindst omfatte krav om dels, at der ikke er tungtvejende grunde til at nære tvivl om transportlederens eller virksomhedens vandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, dels at transportlederen eller transportvirksomheden ikke er blevet idømt en straf eller pålagt en sanktion i en eller flere medlemsstater for alvorlige overtrædelser af de fællesskabsretlige regler inden for en række angivne områder.

Desuden følger det af artikel 6, at medlemsstaterne ved afgørelse af, om en virksomhed opfylder vandelskravet, skal tage hensyn til virksomhedens, transportlederens og andre relevante personers adfærd efter medlemsstaternes nærmere bestemmelse.

I dansk ret er de nærmere regler om vandelskravet bl.a. fastsat i godskørselslovens §§ 3 og 4, der indeholder en række krav, som virksomheder skal opfylde for at få en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler). På tilsvarende vis indeholder buskørselslovens §§ 12 og 13 en række krav, som virksomheder skal opfylde for at få en tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel. Det bemærkes, at visse af reglerne i godskørselslovens §§ 3 og 4 tilsvarende skal opfyldes af virksomheder for at få tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler). Dette er tilfældet, selvom denne tilladelsesordning ikke er reguleret af EU-regler, herunder bl.a. forordning (EF) nr. 1071/2009.

Et af de krav, som stilles til såvel virksomheden som dens transportleder i både godskørselsloven og buskørselsloven, er det såkaldte krav om god skik. Det følger således af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 4, stk. 1, nr. 5, samt buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13, nr. 5, at såvel

virksomheden som dennes transportleder skal kunne sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I forhold til transportlederen skal bestemmelsen ses i sammenhæng med henholdsvis godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, og buskørselslovens § 13, nr. 5, hvorefter den pågældende ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Kravet i henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, dels tilfælde, hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt. Det kan således være oplyst, at ansøgeren i en anden virksomhed på grov måde har tilsidesat hensynet til sine kunder. Videre kan omstændigheder ved en eventuel tidligere konkurs, betalingsstandsning m.v. medføre, at den pågældende ikke kan anses for at kunne udføre virksomheden på forsvarlig måde. Det skal endvidere sikres, at ansøgeren kan drive virksomheden på en sådan måde, at den kan leve op til de inden for branchen gældende regler og kutymer for god og sædvanlig, faglig kompetent transportvirksomhed.

Virksomheden skal ligeledes have en godkendt transportleder, der bl.a. ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, og der kan sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4 og 5. Ligeledes følger det af buskørselslovens § 13, nr. 4 og 5, at virksomheden skal have en godkendt transportleder, der bl.a. ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og der gør det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Henvisningen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, og buskørselslovens § 13, nr. 4, skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser.

Kravet i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 5, og buskørselslovens § 13, nr. 5, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre virksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, dels tilfælde, hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

I godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4, er oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om virksomheder, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3. Bestemmelserne vedrører således afslag på udstedelse af tilladelse til en virksomhed, der drives i selskabsform på grund af forhold hos selskabets bestyrelses- og direktionsmedlemmer samt andre med væsentlig interesse i selskabet m.v.

Derudover stilles der i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, som en del af vandelskravet, krav om, at en ansøger af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) skal følge de regler om løn og arbejdsvilkår for chauffører, som er nævnt i de pågældende bestemmelser.

#### *2.4.2. Vejpakken*

Ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009 således, at virksomhedens administrerende direktørs adfærd tilsvarende skal indgå i vurderingen af, om den pågældende virksomhed opfylder vandelskravet.

Derudover tilføjes nye regler i de minimumskrav til de betingelser vedrørende vandel, som medlemsstaterne skal fastsætte i deres nationale lovgivning. Der er tale om nationale regler om skatteret, samt fællesskabsretlige regler om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser samt cabotagekørsel.

#### *2.4.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Indledningsvist bemærkes, at det er Transportministeriets opfattelse, at den vandelsvurdering, der i dag foretages efter godskørselslovens og buskørselslovens bestemmelser, ligger inden for de rammer, som medlemsstaterne tillægges i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette uanset at vurderingen efter bestemmelsernes ordlyd er en vurdering af virksomhedens og transportlederens skik. Vurderingerne, der udføres i medfør af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, § 3, stk. 6, § 4, stk. 1, nr. 4 og 5, og § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, § 12, stk. 4, § 13, nr. 4 og 5, og § 18, stk. 2, udgør således den samlede vurdering af en virksomheds og transportleders vandel.

For at tydeliggøre, at de pågældende vurderinger gennemføres inden for rammerne i forordningens artikel 6, foreslås en ændring af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 4, stk. 1, nr. 5, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13, nr. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 11, og § 2, nr. 3 og 6. De foreslåede ændringer er en præcisering af, at virksomheden og dens transportleder skal udvise god vandel. Kravene i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, og buskørselslovens § 13, nr. 4, videreføres tilsvarende ved lovforslagets § 1, nr. 11, og § 2, nr. 6.

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4, hvilke oplysninger om bestyrelses- og direktionsmedlemmer samt andre med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3. Bestemmelserne finder således alene anvendelse ved virksomheder, der drives i selskabsform, og ikke ved enkeltmandsvirksomheder.

Det er Transportministeriets vurdering, at godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4, tilsvarende skal finde anvendelse for enkeltmandsvirksomheder. Dette selvom, at der ingen direktion eller bestyrelse er i en enkeltmandsvirksomhed. Ejeren af en enkeltmandsvirksomhed skal tilsvarende være transportleder i virksomheden, jf. art. 4, stk. 1, litra b i forordning (EF) nr. 1071/2009. Det er Transportministeriets vurdering, at det er transportlederens rolle som virksomhedsejer i en personligt drevet virksomhed, der er det afgørende for, hvorledes vandelsvurderingen skal foretages. På baggrund heraf foreslås i henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 7, og buskørselslovens § 12, stk. 5, bestemt, at § 3, stk. 6, og § 12, stk. 4, tilsvarende skal finde anvendelse for enkeltmandsvirksomheder, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og § 2, nr. 5.

Som følge af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 skal en virksomheds administrerende direktørs adfærd tilsvarende indgå i vurderingen af, om den pågældende virksomhed opfylder vandelskravet. Det er Transportministeriets vurdering, at den administrerende direktørs forhold kan indgå i vurderingen i medfør af godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4. Der er således ikke behov for en ændring af bestemmelserne på baggrund heraf.

Ved ændringsforordningen tilføjes desuden nye regler i minimumskravene til de vandelsbetingelser, som skal fastsættes i medlemsstaternes nationale lovgivning. De nye regler foreslås indsat i

henholdsvis godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, og buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 24, og § 2, nr. 8, som vedrører tilbagekaldelse af tilladelser. I godskørselslovens § 3, stk. 6, nr. 2, litra b, og buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 2, litra b, foreslås henvisningen til opregningen i § 12, stk. 1, nr. 1, og § 14, stk. 1, nr. 1, ændret i overensstemmelse hermed, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, og § 2, nr. 4. Dette vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af regler om skatteret, udstationering af arbejdstagere, cabotagekørsel og lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser ved udførelse af gods- eller buskørselsvirksomhed tilsvarende kan indgå i vandelsvurderingen. Det bemærkes, at der ved de foreslåede ændringer ligeledes rettes op på, at der ikke i dag i godskørselsloven og buskørselsloven henvises til alle de minimumskrav til vandelsbetingelserne, som følger af art. 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Disse foreslås derfor tilsvarende tilføjet i lovene.

Det bemærkes, at der som udgangspunkt gælder de samme betingelser for opfyldelse af vandelskravet for tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler). Dette selvom denne tilladelsesordning ikke er reguleret af EU-regler. Der er dog visse forskelle i betingelserne, hvorfor der ved lovforslaget foreslås indsat særskilte bestemmelser herom i godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 11.

## *2.5. Kontrolbesøg og tilsyn efter gods- og buskørselsloven*

### *2.5.1. Gældende ret*

Der er ikke i dag hjemmel til, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation, har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med godskørselslovens § 3, stk. 1, og buskørselslovens § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af godskørselslovens § 2, stk. 2, og buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1.

### *2.5.2. Vejpakken*

Det følger af artikel 12 i forordning (EF) nr. 1071/2009, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene i forordningens artikel 3 (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Med henblik herpå foretager medlemsstaterne kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse.

Ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres forordningens artikel 12, således, at hvor det er relevant, skal der foretages kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler.

Med en ændring af kontroldirektivet, jf. direktiv (EU) nr. 2020/1057, indfører Vejpakken krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet. For mobile lønmodtagere fremgår disse regler af lov om arbejdstid, mens reguleringen i forhold til selvstændige vognmænd (i vejtransportdirektivet om arbejdstid benævnt selvstændige chauffører) er implementeret ved bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Bekendtgørelsen regulerer arbejdstidsforholdene for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og er udstedt med hjemmel i godskørselslovens § 2, stk. 2 og buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 indfører endvidere en ny bestemmelse i kontroldirektivets artikel 2, stk. 3 a, hvorefter kontrollen af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid skal tilrettelægges under hensyntagen til det risikoklassificeringssystem, der er beskrevet i artikel 9 i kontroldirektivet. Efter artikel 2, stk. 3a, kan medlemsstaterne tillige målrette deres kontrol af arbejdstidsbestemmelserne mod virksomheder, hvor der allerede foreligger mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

### *2.5.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

For at der kan foretages kontrolbesøg i en virksomheds lokaler som led i tilsynet med, at virksomheden fortsat opfylder kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og kontrollen med, at selvstændige vognmænd lever op til reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som fastsat i bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012, der er udstedt med hjemmel i godskørselslovens § 2, stk. 2 og buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1, kræves hjemmel hertil.

Da der ikke i dag findes en sådan hjemmel i vejtransportlovgivningen, finder Transportministeriet det hensigtsmæssigt, at en sådan hjemmel indsættes i både godskørselsloven og buskørselsloven. Dette vil sikre, at der kan gennemføres et effektivt tilsyn i overensstemmelse med forordningen og direktivet.

På baggrund heraf foreslås der ved lovforslagets § 1, nr. 37, og § 2, nr. 10, indsat hjemmel til, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med godskørselslovens § 3, stk. 1, og buskørselslovens § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, og regler fastsat i medfør af godskørselslovens § 2, stk. 2, og buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1.

Kontrollen vil skulle foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF. I forhold til kontrollen med reglerne om arbejdstid for selvstændige vognmænd er det forventningen, at kontrollen vil blive målrettet virksomheder, der løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Kontrolmyndigheden vil alene have adgang til virksomhedens lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødvendigt. Om det er nødvendigt at kontrollere virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v. i virksomhedens forretningslokaler, beror bl.a. på, om kontrolmyndigheden ikke vil kunne få et tilstrækkeligt retvisende billede af virksomhedens opfyldelse af kravene, hvis der alene føres tilsyn med de oplysninger, som virksomheden selv har fremsendt til kontrolmyndigheden, og som fremgår af offentlige registre.

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.



## *2.6. Krav om tilladelse ved national godskørsel i varebiler*

### *2.6.1. Gældende ret*

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed indtil 10 år.

Tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler blev indført ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel, og reglerne herom trådte i kraft den 1. juli 2019.

Ved en varebil forstås en bil, der er indrettet til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. 024 Varebil N1 i bilag 1 i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Krav om national tilladelse gælder for varebiler og vogntog med en samlet totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg. Der gælder således en nedre bagatelgrænse for mindre køretøjer indrettet til godsbefordring med en tilladt totalvægt på under 2.000 kg. Disse køretøjer skal derfor ikke have en national tilladelse efter godskørselsloven.

Foruden den nedre bagatelgrænse gælder tilsvarende en nedre vægtgrænse for, hvornår transport af gods er omfattet af godskørselslovens krav om national tilladelse. Det enkelte stykgods (kolli) skal veje mere end 11 kg før, at transporten er omfattet af tilladelseskravet. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Vægtgrænsen på 11 kg er blandt andet baseret på Arbejdstilsynets At-vejledning af september 2005, hvoraf det fremgår, at et løft tæt på kroppen af genstande på op til 11 kg normalt ikke anses for sundhedsskadelige løft på grund af vægt og rækkeafstand.

Vægtgrænsen sikrer blandt andet, at omdeling af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. kan ske uden tilladelse. Kørsel uden tilladelse er dog ikke derved afgrænset til alene at gælde levering af aviser og reklamer, idet den anførte kørsel uden tilladelse gælder for fragt af alle typer af gods.

For meddelelse af en national varebilstilladelse skal virksomheden have godkendt en transportleder, som faktisk og vedvarende forestår virksomhedens transportarbejde. Virksomheden og transportlederen skal desuden opfylde en række krav, herunder bl.a. etableringskrav, krav om økonomisk grundlag, vandelskrav og krav til de faglige kvalifikationer.

### *2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler har været i kraft i lidt over 2 år. Det har i denne periode vist sig at være særdeles svært for politiet at håndhæve 11-kg-reglen i praksis. Politiet oplyser i den forbindelse, at reglen og hensigten med reglen omgås ved, at virksomheder deler godset op i mindre stykgods således, at dette vejer under 11 kg pr. stykgods, og der dermed ikke skal indhentes en tilladelse til godskørslen. Færdselsstyrelsen har tilsvarende oplyst, at branchen har svært ved at forstå reglen, herunder hvornår der er behov for indhentelse af en tilladelse til godskørslen.

Da 11-kg-reglen ikke har haft den ønskede effekt foreslås, at denne udgår af tilladelsesordningen i godskørselslovens § 1, stk. 2. Det er Transportministeriets vurdering, at en afskaffelse af 11-kg-reglen vil sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne samt en bedre mulighed for branchen til at efterleve reglerne.

Ved lovforslaget foreslås desuden hævet vægtgrænsen for, hvornår en virksomhed, der udfører national godskørsel i varebil, er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Vægtgrænsen foreslås hævet fra 2.000 kg til 2.500 kg. Dette vil indebære, at vægtgrænsen for den nationale tilladelsesordning svarer til den vægtgrænse, der gælder for den EU-reguleret tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler.

Den foreslåede nyaffattelse af bestemmelsen vil indebære, at krav om tilladelse vil gælde for varebiler og vogntog med en samlet totalvægt på mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg uanset det transporterede gods' vægt. Omdeling af anviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. i varebil vil herefter kræve en tilladelse i medfør af godskørselslovens § 1, stk. 2. Det bemærkes hertil, at ved at hæve vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg vil det fortsat være muligt at udføre national godskørsel tilladelsesfrit i mindre varebiler.

For meddelelse af en national varebilstilladelse skal virksomheden have godkendt en transportleder, som faktisk og vedvarende forestår virksomhedens transportarbejde. Virksomheden og transportlederen skal desuden opfylde en række krav, herunder bl.a. etableringskrav, krav om økonomisk grundlag, vandelskrav og krav til de faglige kvalifikationer. Der er som udgangspunkt tale om de samme krav, som der gælder i dag, men med de enkelte ændringer der følger af dette lovforslag.

Den foreslåede ændring af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler vil finde anvendelse fra den 1. januar 2023, jf. lovforslagets § 5, stk. 3.

### *3. Konsekvenser for FN's verdensmål*

Reglerne for virksomheder, der udstationerer førere til Danmark samt reglerne for kontrol af arbejdstid, vurderes at understøtte delmål nr. 8.8, hvorefter det bl.a. følger, at arbejdstagernes rettigheder skal beskyttes og et sikkert og stabilt arbejdsmiljø for alle arbejdstagere skal fremmes om anstændige jobs og økonomisk vækst, samt delmål nr. 10.4, om vedtagelse af politikker (især finans-, løn- og socialpolitik), hvorefter der opnås større lighed. Der er med reglerne fokus på arbejdstagerrettigheder i form af en anstændig løn i udstationeringsperioden og overholdelse af reglerne om arbejdstid.

### *4. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikterne*

Lovforslaget vurderes at have væsentlige positive regionale herunder landdistriktsrelaterede konsekvenser, idet der med lovforslaget tilføres ressourcer til Færdselsstyrelsen i Ribe. Derudover indebærer lovforslaget ændrede forhold (jf. den erhvervsøkonomiske konsekvensvurdering) for transporterhvervet, der udgør en ikke uvæsentlig del af erhvervslivet i visse regioner og landdistrikter. F.eks. har transporterhvervet betydet meget for udviklingen af Padborg og de omkringliggende områder. Det kan ikke umiddelbart vurderes om sådanne konsekvenser vil være negative eller positive.

### *5. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven*

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

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

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger i forskellige sammenhænge.

Med lovforslaget indføres blandt andet en tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvorefter virksomheder, der udfører denne form for kørsel, skal indgive en ansøgning til Færdselsstyrelsen, som vurderer, om virksomheden opfylder de fastsatte krav, og om ansøgningen dermed kan imødekommes. For denne tilladelsestype skal Færdselsstyrelsen endvidere føre tilsyn med, om tilladelsesindehaverne til stadighed opfylder de fastsatte krav gennem såvel målrettede som periodevise tilsyn. Der indføres endvidere krav om, at administrerende direktører og andre relevante personer i virksomheder med tilladelse til godskørsel for fremmed regning skal vandelsvurderes, hvorfor Færdselsstyrelsen skal behandle personoplysninger i form af straffedomme og lovovertrædelser efter databeskyttelsesforordningens artikel 10.

I dag behandler Færdselsstyrelsen blandt andet ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i lastbiler til både national og international kørsel og ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler til national kørsel, og Færdselsstyrelsen vurderer i den forbindelse, om en række krav fastsat i den eksisterende godskørselslov er opfyldt. Færdselsstyrelsen fører endvidere tilsyn med, om indehavere af de eksisterende tilladelsestyper fortsat opfylder de fastsatte krav gennem både målrettede og periodevise tilsyn.

På samme måde som for de allerede eksisterende tilladelsestyper vil der i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler og i forbindelse med tilsyn med tilladelsesindehaverne ske behandling af personoplysninger i form af blandt andet strafbare forhold, CPR-numre, økonomiske forhold, navne og adresser.

Oplysningerne vil blive behandlet af Færdselsstyrelsen som dataansvarlig for de personoplysninger, som Færdselsstyrelsen modtager via ansøgninger og digital post.

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

Styrelsens behandling af øvrige personoplysninger, herunder blandt andet navne, adresser, registreringsnumre på køretøjer, ansættelsesdato- og stilling, arbejdstelefonnummer og uddannelse, der oplyses i forbindelse med indgivelsen af ansøgningen eller den efterfølgende sagsbehandling, henhører endvidere under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt, jf. artikel 6, stk. 1, litra e.

Med hensyn til Færdselsstyrelsens tilsyn med tilladelsesindehavere som led i kontrollen, herunder for den nye tilladelsestype, sker behandlingen af disse oplysninger også i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter der kan ske behandling af personoplysninger, hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Formålet med tilsyn med tilladelsesindehavere er at sikre, at disse til stadig opfylder de fastsatte krav. Det er Transportministeriets vurdering, at tilsyn med tilladelsesindehavere er inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, da behandlingen sker i samfundets interesse, og behandlingen henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som Færdselsstyrelsen har fået pålagt.

Færdselsstyrelsen kan endvidere i visse tilfælde modtage oplysninger om overenskomstforhold, hvilket er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 9 om særlige kategorier af personoplysninger.

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

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

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

Med hensyn til Færdselsstyrelsens eventuelle behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold er det Transportministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 9, stk. 2, litra f og g, er opfyldt. Det forudsættes således, at der ved tilrettelæggelsen af Færdselsstyrelsens sagsbehandling af ansøgninger om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler og tilsyn hermed i lighed med de allerede eksisterende tilladelsestyper fastsættes passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende rettigheder og interesser, fx en særlig beskyttelse af, hvilke personer, der har adgang til oplysningerne.

Som nævnt ovenfor er det også med hensyn til denne særlige kategori af oplysninger Transportministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt.

Med ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 indføres der herudover krav om et udvidet administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne, hvor medlemsstaternes kompetente myndigheder, i Danmark Færdselsstyrelsen, udveksler oplysninger om blandt andet domfældelser og sanktioner for eventuelle alvorlige overtrædelser gennem det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) med de øvrige medlemsstaters nationale kontaktpunkter.

Behandling af oplysninger om domfældelser og sanktioner for eventuelle alvorlige overtrædelser, der behandles og udveksles gennem ERRU, er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 10. Som nævnt ovenfor er det også med hensyn til disse personoplysninger Transportministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt.

Endvidere indføres der med ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 krav om, at medlemsstaterne besvarer anmodninger om oplysninger fra de kompetente myndigheder i andre medlemsstater og foretager kontrol, inspektioner og undersøgelser af, om udøvere af vejtransporterhvervet, der er etableret på deres område, har et faktisk etableret og varigt forretningssted i den pågældende medlemsstat. Som led i behandlingen af disse anmodninger sker der udveksling af personoplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6 gennem informationssystemet for det indre marked (IMI). Det er også med hensyn til behandlingen af disse personoplysninger Transportministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt.

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

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

#### *6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

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

Forslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for Transportministeriet på området for adgangen til udøvelse af vejtransporterhvervet (gods- og buskørsel), idet godskørselslovens anvendelsesområde udvides til også at omfatte virksomheder, som udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg og kravene for at udøve vejtransporterhvervet skærpes som følge af ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009.

Kontrol med arbejdstid er en ny myndighedsopgave og en nyskabelse i forhold til den danske model, der historisk har indebåret, at arbejdstid og kontrol med samme primært har været forhandlet og håndhævet af arbejdsmarkedets parter. Det er Færdselsstyrelsen, der i tilslutning til den administrative virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet, skal kontrollere overholdelse af reglerne om arbejdstid. Den nye myndighedsopgave vil medføre nye administrative opgaver for Færdselsstyrelsen, herunder kontrol med ny og mere dokumentation, og vil derfor medføre et øget ressourceforbrug hos Færdselsstyrelsen. Der vil herudover være øget ressourceforbrug for styrelsen i forbindelse med udvikling og implementering af den nye kontrolopgave i virksomhedskontrollen. Politiet skal ligeledes i et vist omfang kontrollere arbejdstid; kontrollen begrænses dog til de aspekter, der effektivt kan kontrolleres ved hjælp af takografen. Det vurderes, at politiets kontrol vil kunne gennemføres i sammenhæng med den kontrol af føreres køre- og hviletider, der er en del af den eksisterende vejkontrol. Kontrollen med arbejdstid vil medføre et øget ressourceforbrug hos politiet, ligesom der herudover forudsættes ressourcer til uddannelse i forhold til de medarbejdere, der skal varetage kontrollen.

Endvidere vil forslaget medføre økonomiske konsekvenser for Transportministeriet på området for udstationering af chauffører til Danmark, da der skal udvikles en offentlig brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Hvis en operatør, der er etableret i Danmark, ikke via IMI efter udstationeringens ophør fremsender dokumentation til en værtsmedlemsstat efter anmodning, er etableringsmedlemsstaten forpligtet til at sikre, at dokumentation i den forbindelse sendes til værtsmedlemsstaten inden for 25 dage. Der vil for Færdselsstyrelsen være omkostninger forbundet med at sikre, at dokumentationen fremsendes til værtsmedlemsstaten.

Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen, 24,8 mio. kr. i 2022, 21,3 mio. kr. i 2023, 20,4 mio. kr. i 2024, 20,3 mio. kr. i 2025 og 19,3 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningerne udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 19,2 mio. kr. i 2022, 15,8 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 16,2 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal blandt andet anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger, samt kontrollen som følge af ændringerne i reglerne for køre- og hviletid og arbejdstid.

De resterende midler anvendes til udvikling af IT-systemer, hvor der både skal udvikles nye IT-systemer, samt opdateres eksisterende systemer på baggrund af de foreslåede ændringer.

#### *IT-systemer:*

Der skal tilføres ressourcer til IT-systemer, henholdsvis et system til det nationale elektroniske register inklusiv ERRU-funktionerne og justeringer i det eksisterende risikoklassificeringssystem, samt en offentlig brugerflade, der er forbundet til IMI. Desuden vil der være behov for udvikling af ny/ændret it-understøttelse af kontrollen med køre- og hviletid og arbejdstid. Der vil både være knyttet etableringsudgifter og årlige driftsomkostninger hertil.

Transportministeriet vurderer, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

I overensstemmelse med princip 4 om sammenhæng på tværs – ensartede begreber og genbrug af data er hensigten med at placere kontrollen med arbejdstid hos Færdselsstyrelsen, at kontrollen vil blive udført af en myndighed, der som led i den administrative virksomhedskontrol med køre- og hviletid, allerede er i besiddelse af data fra takograf og optegnelser på diagramark, som i mange tilfælde vil kunne bruges til at kontrollere arbejdstid.

Transportministeriet vurderer, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

I overensstemmelse med princip 4 om sammenhæng på tværs – ensartede begreber og genbrug af data er hensigten med at placere kontrollen med arbejdstid hos Færdselsstyrelsen, at kontrollen vil blive udført af en myndighed, der som led i den administrative virksomhedskontrol med køre- og hviletid, allerede er i besiddelse af data fra takograf og optegnelser på diagramark, som i mange tilfælde vil kunne bruges til at kontrollere arbejdstid.

[Økonomien på Justitsministeriets område er under nærmere afklaring.]

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Det vurderes, at lovforslaget har administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. De administrative og økonomiske konsekvenser af de indførte ændringer i den nationale tilladelsesordning for varebiler er under afklaring.

Varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg og som udfører international godskørsel for fremmed regning, omfattes af godskørselsloven, hvilket indebærer, at virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning, skal have en tilladelse, når de anvender varebiler. Udstedelse af fællesskabstilladelser til varebiler vil ikke blive gebyrpålagt, som tilfældet er for de nationale varebilstilladelser.

Hvor stor en andel af de danske varebilsvirksomheder, som udfører godskørsel for fremmed regning i Danmark, der ligeledes udfører international godskørsel inden for EU er uvist. DTL-Danske Vognmænd har oplyst, at data for varebiler ikke er veludbygget. Det er dog DTL-Danske Vognmænds vurdering, at danske virksomheder ikke udfører international godskørsel i varebiler i et

væsentligt omfang. Andelen af virksomheder, som alene udfører international godskørsel i varebiler vurderes på nuværende tidspunkt forholdsvis lavt.

Herudover udvides personkredsen, som tages i betragtning ved vandelsvurderingen ved ansøgninger om fælleskabstilladelser til gods- og buskørsel, til også at omfatte virksomheders administrerende direktører. Dette indebærer, at der skal afholdes udgifter til indhentelse af domsudskrifter, såfremt der på baggrund af den indledende vurdering af straffeattesten er behov for yderligere oplysninger til brug for den endelige vandelsvurdering. Til brug for den endelige vandelsvurdering, skal det endvidere vurderes, hvorvidt denne personkreds har været involveret i tidligere virksomheder og det kan i den forbindelse være relevant at indhente yderligere oplysninger i form af redegørelse fra tredjemand.

Samlet vurderes det, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med tilsyn og nyansøgninger både for virksomheder der er omfattet af eksisterende tilladelser og for virksomheder som nu omfattes pga. det nye krav om tilladelse til international kørsel med varebiler. Disse konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

#### *8. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *9. Klimamæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

#### *10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

#### *11. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget implementerer 4 ud af Vejpakkens 6 retsakter i henholdsvis lov om godskørsel (godskørselsloven) og lov om buskørsel (buskørselsloven).

For det første foretages de relevante ændringer og præciseringer, som er nødvendige som følge af Vejpakkens ændringer i kravene til virksomheders udøvelse af vejtransporterhvervet, som følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). På baggrund heraf ændres kravene til udstedelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) og erhvervsmæssig personbefordring i køretøjer indrettet til befording af mere end 9 personer inklusive føreren (bus). Disse krav vil træde i kraft den 21. februar 2022. Som følge af Vejpakken vil kravene ligeledes finde anvendelse for udstedelse af tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler). På baggrund heraf ændres godskørselsloven, så den ligeledes finder anvendelse i denne type varebiler fra den 21. maj 2022.

For det andet implementerer lovforslaget Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv

2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i godskørselsloven og buskørselsloven for så vidt angår de sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren, som skal være implementeret senest den 2. februar 2022.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsætter i artikel 1 særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af førere inden for vejtransportsektoren. Medlemsstaterne må kun indføre de administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere, som følger af direktivet. Ændringerne i godskørselsloven og buskørselsloven om udstationering går derfor ikke videre end, hvad der følger af direktivet.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra a), at udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til senest ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI). Desuden følger det af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke oplysninger udstationeringserklæringen kan indeholde. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra b), hvilke dokumentationskrav medlemsstaterne kan stille til den udenlandske virksomhed under udstationeringen og artikel 1, stk. 11, litra c), fastsætter de dokumentationskrav, som medlemsstaterne kan stille efter udstationeringens ophør. Med direktivet fastsættes der desuden regler om det gensidige myndighedsarbejde.

Med lovforslaget implementeres ændringerne til kontroldirektivet, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i lov om arbejdstid samt via hjemmel i gods- og buskørselsloven i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Det ændrede kontroldirektiv medfører, at der skal ske en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol til at omfatte kontrol med en række af arbejdstidsbestemmelserne i vejtransportdirektivet om arbejdstid, som er implementeret i lov om arbejdstid og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Formålet med denne udvidelse af kontrollen er at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger, bl.a. ved at sikre en effektiv håndhævelse af bestemmelserne om arbejdstid.

## *12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 25. juni 2021 til den 18. august 2021 været sendt i høring og i perioden fra den 6. september 2021 til den 20. september 2021 i supplerende høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F - Fælles Fagligt Forbund, Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, AutoBranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Brancheforeningen af Danske Distributører, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Agroindustri, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk



Erhvervsfremme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dansk Industri, Dansk Industri - Dansk Byggeri, Dansk Industri - Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forhandlingsfællesskabet, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Kommunernes Landsforening, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Midtjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Mover, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet, Politiforbundet, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMVDanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution, Sø- og Handelsretten, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser, Transportens Arbejdsgivere og Aalborg Universitet - Sektionen for Veje, Trafik og Transport.

### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget medfører negative økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 24,8 mio. kr. i 2022, 21,3 mio. kr. i 2023, 20,4 mio. kr. i 2024, 20,3 mio. kr. i 2025 og 19,3 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningen udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 19,2 mio. kr. i 2022, 15,8 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 16,2 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal blandt andet anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger, samt kontrollen som følge af

		<p>ændringerne i reglerne for køre- og hviletid og arbejdstid.</p> <p>De resterende midler anvendes til udvikling af IT-systemer, hvor der både skal udvikles nye IT-systemer, samt opdateres eksisterende systemer på baggrund af de foreslåede ændringer.</p>
Implementeringskonsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget har implementeringskonsekvenser for det offentlige i form af udvikling af nye it-systemer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med tilsyn og nyansøgninger både for virksomheder der er omfattet af eksisterende tilladelser og for virksomheder som nu omfattes pga. det nye krav om tilladelse til international kørsel med varebiler. Disse konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. De administrative og økonomiske konsekvenser af de indførte ændringer i den nationale tilladelsesordning for varebiler er under afklaring.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten		Lovforslaget foretager de nødvendige præciseringer og justeringer i godskørselsloven og buskørselsloven som følge af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.

	<p>Lovforslaget implementerer endvidere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i godskørselsloven og buskørselsloven for så vidt angår de sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren.</p> <p>Derudover implementerer lovforslaget ændringerne til kontroldirektivet, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i lov om arbejdstid.</p>
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	<p style="text-align: center;">JA</p> <p style="text-align: right;">NEJ</p> <p style="text-align: right;">X</p>

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Fodnoten til godskørselslovens titel angiver, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17).

Det foreslås at affatte fodnoten til lovens titel på ny, således at det ligeledes følger af fodnoten til lovens titel, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49.

Forslaget om at affatte fodnoten på ny, til at også at omfatte direktiv (EU) nr. 2020/1057 skyldes, at det med lovforslaget foreslås, at dele af direktivet gennemføres ved bestemmelser i godskørselsloven. Forslaget gennemfører dele af direktivets artikel 1 om særlige regler for udstationering af førere samt artikel 5 om sanktioner for overtrædelse af artikel 1.

Til nr. 2

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed indtil 10 år.

Godskørsel for fremmed regning er i godskørselslovens § 1, stk. 4, defineret som kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde. I § 1, stk. 5, er firmakørsel defineret. Godskørsel for fremmed regning er således al kørsel med gods, der ikke er firmakørsel.

Tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler blev indført ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel, og reglerne herom trådte i kraft den 1. juli 2019. Tilladelsen kræves alene, hvis der udføres national godskørsel i varebiler, dvs. godskørsel i varebiler inden for Danmarks grænser. International godskørsel i varebiler er således ikke omfattet af krav om tilladelse i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Ved en varebil forstås en bil, der er indrettet til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. 024 Varebil N1 i bilag 1 i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Krav om national tilladelse gælder for varebiler og vogntog med en samlet totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg. Der gælder således en nedre bagatelgrænse for mindre køretøjer indrettet til godsbefordring med en tilladt totalvægt på under 2.000 kg. Disse køretøjer skal derfor ikke have en national tilladelse efter godskørselsloven.

Foruden den nedre bagatelgrænse gælder tilsvarende en nedre vægtgrænse for, hvornår transport af gods er omfattet af godskørselslovens krav om national tilladelse. Det enkelte stykgods (kolli) skal veje mere end 11 kg før, at transporten er omfattet af tilladelseskravet. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Vægtgrænsen på 11 kg er blandt andet baseret på Arbejdstilsynets At-vejledning af september 2005, hvoraf det fremgår, at et løft tæt på kroppen af genstande på op til 11 kg normalt ikke anses for sundhedsskadelige løft på grund af vægt og rækkeafstand.

Vægtgrænsen sikrer blandt andet, at omdeling af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. – der falder under vægtgrænsen - kan ske uden tilladelse. Kørsel uden tilladelse er dog ikke derved afgrænset til alene at gælde levering af aviser og reklamer, idet den anførte kørsel uden tilladelse gælder for fragt af alle typer af gods.

For meddelelse af en national varebilstilladelse skal virksomheden have godkendt en transportleder, som faktisk og vedvarende forestår virksomhedens transportarbejde. Virksomheden og transportlederen skal desuden opfylde en række krav, herunder bl.a. etableringskrav, krav om økonomisk grundlag, vandelskrav og krav til de faglige kvalifikationer.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 1, stk. 2, således, at den, der er etableret på dansk område og udfører national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år. Tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler har været i kraft i lidt over 2 år. Det har i denne periode vist sig at være særdeles svært for politiet at håndhæve 11-kg-reglen i praksis. Politiet oplyser i den forbindelse, at reglen og hensigten med reglen omgås ved, at virksomheder deler godset op i mindre stykgods således, at dette vejer under 11 kg pr. stykgods, og der dermed ikke skal indhentes en tilladelse til godskørslen. Færdselsstyrelsen har tilsvarende oplyst, at branchen har svært ved at forstå reglen, herunder hvornår der er behov for indhentelse af en tilladelse til godskørslen.

Da 11-kg-reglen ikke har haft den ønskede effekt foreslås, at denne udgår af tilladelsesordningen i godskørselslovens § 1, stk. 2. Det er Transportministeriets vurdering, at en afskaffelse af 11-kg-reglen vil sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne samt en bedre mulighed for branchen til at efterleve reglerne.

Ved lovforslaget foreslås desuden hævet vægtgrænsen for, hvornår en virksomhed, der udfører national godskørsel i varebil, er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Vægtgrænsen foreslås hævet fra 2.000 kg til 2.500 kg. Dette vil indebære, at vægtgrænsen for den nationale tilladelsesordning svarer til den vægtgrænse, der gælder for den EU-reguleret tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler.

Den foreslåede nyaffattelse af bestemmelsen vil indebære, at krav om tilladelse vil gælde for varebiler og vogntog med en samlet totalvægt på mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg uanset det transporterede gods' vægt. Omdeling af anviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. i varebil vil herefter kræve en tilladelse i medfør af godskørselslovens § 1, stk. 2. Det bemærkes hertil, at ved at hæve vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg vil det fortsat være muligt at udføre national godskørsel tilladelsesfrit i mindre varebiler.

For meddelelse af en national varebilstilladelse skal virksomheden have godkendt en transportleder, som faktisk og vedvarende forestår virksomhedens transportarbejde. Virksomheden og transportlederen skal desuden opfylde en række krav, herunder bl.a. etableringskrav, krav om økonomisk grundlag, vandelskrav og krav til de faglige kvalifikationer. Der er som udgangspunkt tale om de samme krav, som der gælder i dag, men med de enkelte ændringer der følger af dette lovforslag.

Den foreslåede ændring af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler vil finde anvendelse fra den 1. januar 2023, jf. lovforslagets § 5, stk. 3.

Til nr. 3

Der er ikke i dag krav om tilladelse til international godskørsel med varebiler.

Vedtagelsen af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 indebærer bl.a., at forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 fra den 21. maj 2022 tilsvarende vil finde anvendelse

for virksomheder, der udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler), og som udfører international godskørsel.

Fra den 21. maj 2022 vil virksomheder således skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg.

Virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning i varebiler skal herefter i vidt omfang leve op til de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg (lastbiler). Disse krav er etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kravet til det økonomiske grundlag, som virksomheder, der udfører godskørsel i varebiler, skal opfylde, er dog som udgangspunkt ikke det samme som gælder for virksomheder, der udfører godskørsel i lastbiler. Medlemsstaterne kan dog bestemme, at der alligevel skal gælde det samme krav for de to godskørselstyper. Dette kræver i så fald, at Kommissionen underrettes herom.

Som det tilsvarende blev muligt ved indførelsen af krav om tilladelse for godskørsel i lastbiler, kan medlemsstaterne beslutte at fritage personer fra de obligatoriske prøver, som kræves med henblik på opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer. Medlemsstaterne kan således fritage personer, der kan fremlægge dokumentation for, at de vedvarende i en periode på ti år før den 20. august 2020 har ledet en virksomhed, der udelukkende udfører godskørsel med varebiler, fra de obligatoriske prøver, som kræves.

Der foreslås på den baggrund indsat et nyt stykke i godskørselslovens § 1, stk. 3, hvorefter den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal fra den 21. maj 2022 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det foreslåede stk. 3 vil indebære, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides til ligeledes at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg. Virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning i varebiler, skal i vidt omfang leve op til de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbiler (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009). De overenskomstmæssige krav, som er en del af vandelsvurderingen, svarer dog i stedet til de betingelser, som følger af den nationale varebilsordning, jf. lovforslagets § 1, nr. 15. Til opfyldelse af kravet om det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer stilles desuden særskilte betingelser, som fastsættes ved bekendtgørelse.

Ved en varebil forstås en bil, der er indrettet til at benyttes til godsbeholdning, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. 024 Varebil N1 i bilag 1 i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde, jf. godskørselslovens § 1, stk. 4. I § 1, stk. 5, er firmakørsel defineret. Godskørsel for fremmed regning er således al kørsel med gods, der ikke er firmakørsel.

En international transport er defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Herefter forstås ved international transport:

- 5) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- 6) kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- 7) kørsel med et læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område, eller
- 8) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i nr. 1, 2 og 3.

Den foreslåede tilladelsesordning vil alene finde anvendelse for international godskørsel i varebiler og således ikke finde anvendelse for national godskørsel i varebiler, dvs. godskørsel inden for Danmarks landegrænser. I godskørselslovens § 1, stk. 2, findes særskilt nationalt krav om tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg.

Vægtgrænsen i den foreslåede tilladelsesordning vil indebære, at køretøjer med en samlet tilladt totalvægt på op til 2.500 kg ikke er omfattet af krav om tilladelse, når der udføres international godskørsel for fremmed regning.

Kravet om tilladelse til international godskørsel i varebiler vil i overensstemmelse med ændringsforordningen træde i kraft den 21. maj 2022. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om overgangsordninger, jf. lovforslagets § 5, stk. 4.

Til nr. 4

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 4, at der ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 1, stk. 4, der bliver stk. 5, således, at »stk. 5« ændres til »stk. 6«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 5

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 5, at ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden chauffør. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne, eller for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Afgørende for, om der foreligger firmakørsel, er, at det transporterede gods tilhører køretøjets registrerede bruger eller på anden måde end angivet i stk. 5, nærmere angivne måde er knyttet til denne. De i stk. 5 angivne former for en sådan tilknytning er udtømmende, og selve transporten må – sammenlignet med firmaets samlede aktivitet – repræsentere en underordnet funktion. Det forhold f.eks., at køretøjets bruger eller dennes virksomhed forsender gods i eget navn, men for andres regning (speditørvirksomhed) bringer således ikke kørslen ind under reglerne om firmakørsel. Ligeledes bringer det ikke kørslen ind under begrebet firmakørsel, at køretøjets bruger har opbevaret godset eller påtaget sig andre opgaver for godsets ejer.

Der stilles i bestemmelsen krav om, at chauffører, der udfører firmakørsel i motorkøretøjer eller vogntog med en samlet totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal være ansat i den pågældende virksomhed eller i et godkendt chaufførvikarbureau. Firmakørsel i varebiler med en samlet totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2, er således ikke begrænset til alene at kunne udføres af virksomhedens egne chauffører eller chaufførvikarer fra en godkendt chaufførvirksomhed.

Hvis en virksomhed udfører firmakørsel som defineret i § 1, stk. 5, kræves ikke i medfør af godskørselsloven en tilladelse hertil.

Ifølge lovbemærkningerne til godskørselsloven svarer definitionen af firmakørsel til indholdet af bestemmelsen om firmakørsel i artikel 1 i Rådets direktiv 80/49/EØF af 20. december 1979 om ændring af første direktiv om indførelse af fælles regler for visse former for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1556. Direktivets definition af firmakørsel er i alt overvejende grad videreført ved bl.a. artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Det følger heraf, at transport af gods med motorkøretøjer ikke kræver en fællesskabstilladelse, og fritages for enhver form for transporttilladelse, hvis følgende betingelser er opfyldt: a) det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne, b) transporten tjener til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden eller uden for virksomhedens område til eget brug, c) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af personale, der er ansat af eller stilles til rådighed for virksomheden i henhold til en kontraktlig forpligtelse, d) de køretøjer, der transporterer godset, skal tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at de opfylder betingelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, og e) transporten er kun en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.

Det bemærkes, at bestemmelsen i artikel 1, stk. 5, litra b, i forordning (EF) nr. 1072/2009 finder anvendelse umiddelbart. Definitionen i godskørselslovens § 1, stk. 5, skal derfor fortolkes i overensstemmelse hermed.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 1, stk. 5, der bliver stk. 6, således, at ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne har solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.



Den foreslåede nyaffattelse er en præcisering af, hvornår en transport af gods kan karakteriseres som firmakørsel, og dermed ikke være omfattet af godskørselslovens krav om tilladelse. Bestemmelsens ordlyd præciseres, så den svarer til indholdet af definitionen i artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Da den nuværende definition af firmakørsel fortolkes i overensstemmelse med forordningens definition, er der tale om en videreførelse af gældende ret.

Kravet om, at chauffører, der udfører firmakørsel i motorkøretøjer eller vogntog med en samlet totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal være ansat i den pågældende virksomhed eller i et godkendt chaufførvikarbureau, videreføres. Tilsvarende videreføres, at firmakørsel i varebiler med en samlet totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2, er således ikke begrænset til alene at kunne udføres af virksomhedens egne chauffører eller chaufførvikarer fra en godkendt chaufførvirksomhed.

Til nr. 6

De betingelser, som virksomheder skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til godskørsel i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, følger af lovens § 3. En tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kræves for den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg.

Det følger således af godskørselslovens § 3, stk. 1, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover og
- 3) kan sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det følger af kravet i § 3, stk. 1, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. Formålet med kravet er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. Det er ikke afgørende, om gælden vedrører virksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende tilladelse. Anden gæld, der hidrører fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, medfører nægtelse, hvis gælden er 50.000 kr. eller derover. Ved vurderingen kan både inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kan bl.a. være manglende betaling af ægtefællebidrag og SU-lån.

Det følger af kravet i § 3, stk. 1, nr. 3, at den pågældende virksomhed skal kunne sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I godskørselslovens § 3, stk. 6, er det oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Foruden at opfylde kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, skal en virksomhed for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, tilsvarende opfylde kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr.

1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer), jf. godskørselslovens § 3, stk. 2.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket medfører, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve godskørselserhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav, og alene kan stilles de krav, som fremgår af forordning (EF) nr. 1071/2009 og nr. 1072/2009. Kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, er eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen indsættes desuden et nyt stykke 1 a i artikel 7 i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kan kræve, at virksomheden, transportlederen eller anden relevant person, som medlemsstaten kan bestemme, ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer og ikke er gået konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Endelig foretages der ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 mindre justeringer med hensyn til vandelskravet, som virksomheden og transportlederen skal opfylde.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 3, *stk. 1*, således, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26 EF (forordning nr. 1071/2009),

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 3 eller 4.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en virksomhed skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, eller en tilladelse til international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, hvor der foreslås indsat et nyt § 1, stk. 3, i godskørselsloven.

Foruden kravene, der følger af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer) vil det for det første være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Baggrunden for ændringen er ophævelsen af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 2, er i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende virksomhed udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

Den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 3, stk. 1, vil ikke længere indeholde kravene, som en virksomhed vil skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2. Kravene hertil vil i stedet følge af godskørselslovens § 3, stk. 2, jf. i det følgende.

De betingelser, som virksomheder skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til national tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, følger tilsvarende af lovens § 3, stk. 1, jf. ovenfor. En tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, kræves for den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 3, stk. 2, således, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 4.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en virksomhed vil skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2.

For det første vil det være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. godskørselslovens § 3, stk. 2, nr. 1. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. godskørselslovens § 3, stk. 2, nr. 2. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring i forhold til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Baggrunden for ændringen er, at der ikke for så vidt angår national godskørsel bør gælde et strengere krav, end hvad tilfældet er for international godskørsel, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende virksomhed udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

Til nr. 7

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 3, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der ud over at leve op til kravene i stk. 1 har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 3, *stk. 3*, således, at »stk. 1« ændres til »stk. 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 8

I godskørselslovens § 3, stk. 6, er oplyst hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 3, *stk. 6*, således, at efter »stk. 1, nr. 3,« indsættes »eller stk. 2, nr. 3,«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Godskørselslovens § 3, stk. 6, vil som følge heraf finde anvendelse i forbindelse med tilladelse til godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede motorkøretøjer med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, og international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 9

I godskørselslovens § 3, stk. 6, er det oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 6, nr. 2, litra b, at der i vurderingen kan inddrages oplysninger om, at en person nævnt i § 3, stk. 6, inden for de seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-i.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 3, *stk. 6, nr. 2, litra b*, således, at »litra a-i« ændres til »litra a-q«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nye litra j-q i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 24. Som følge heraf vil der ved vurderingen efter godskørselslovens § 3, stk. 6, kunne inddrages oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q.

Til nr. 10

I godskørselslovens § 3, stk. 6, er det oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskaber, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 6, nr. 1, at der i vurderingen kan inddrages oplysninger om, at en person nævnt i § 3, stk. 6, inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder.

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 6, nr. 2, at der i vurderingen tilsvarende kan inddrages oplysninger om, at pågældende har været godkendt som transportleder eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse, b) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-i, eller c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder.

Godskørselslovens § 3, stk. 6, finder alene anvendelse ved vandelsvurderinger for virksomheder, der drives i selskabsform, dvs. iværksætterselskaber, anpartsselskaber og aktieselskaber. Bestemmelsen finder derimod ikke anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Der foreslås indsat et nyt stykke i godskørselslovens § 3, *stk. 7*, hvorefter stk. 6 tilsvarende finder anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Forslaget vil indebære, at der ved vurdering af om en enkeltmandsvirksomhed opfylder vandelskravet i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 3, stk. 2, nr. 3, tilsvarende kan inddrages oplysningerne nævnt i § 3, stk. 6, i vurderingen.

Til nr. 11

Godskørselslovens § 4 indeholder de krav, der stilles til en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1 og 2. Begrebet transportleder svarer til definitionen i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorved der forstås den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

Det følger således af godskørselslovens § 4, stk. 1, at en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2, skal have en godkendt transportleder, der

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) kan sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det følger af kravet i § 4, stk. 1, nr. 1, at den pågældende transportleder skal være myndig og ikke være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Det følger af kravet i § 4, stk. 1, nr. 2, at den pågældende transportleder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 4, stk. 1, nr. 3, at den pågældende transportleder ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. Formålet med kravet er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan både inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kan bl.a. være manglende betaling af ægtefællebidrag og SU-lån.

Det følger af kravet i § 4, stk. 1, nr. 4, at den pågældende transportleder ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Henvisningen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at bestemmelsen skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser.

Det følger af kravet i § 4, stk. 1, nr. 5, at den pågældende transportleder skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det følger desuden af godskørselslovens § 4, stk. 2, at en transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, ud over kravene i stk. 1 skal opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009. Det bemærkes, at der skulle have været en henvisning i bestemmelsen til forordning (EF) nr. 1071/2009 i stedet for 1072/2009. Der er således tale om vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket medfører, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve godskørselserhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav og alene kan stilles de krav, som følger af forordning (EF) nr. 1071/2009 giver mulighed for. Kravene i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 2 og 3, er eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen indsættes desuden et nyt stykke 1 a i artikel 7 i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kan kræve, at virksomheden, transportlederen eller anden relevant person, som medlemsstaten kan bestemme, ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer, og ikke er gået konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Endelig foretages der ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 mindre justeringer med hensyn til vandelskravet, som transportlederen skal opfylde.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 4, stk. 1, således, at en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 og 3, skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1 og 3, skal opfylde.

Foruden kravene, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet) vil det for det første være et krav, at den pågældende transportleder er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 1, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 3.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 2. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 2, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Den foreslåede § 4, stk. 1, nr. 2, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 3. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at transportlederen ikke kan godkendes. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring i forhold til en godkendelse som transportleder. Baggrunden for ændringen er ophævelsen af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Den foreslåede § 4, stk. 1, nr. 3, er i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det fjerde vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, jf. godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

For det femte vil det være et krav, at den pågældende transportleder udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 5, som dog nu udvides til også at omfatte international godskørsel i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

Det følger af godskørselslovens § 4, stk. 3, at en transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal ud over kravene i stk. 1

- 1) faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde,
- 2) være bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 3) have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Foruden kravet i § 4, stk. 1, jf. ovenfor, skal en transportleder i en virksomhed, der har tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler efter § 1, stk. 2, opfylde kravene i § 4, stk. 3. Det er således et krav, at den pågældende transportleder faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, er bosiddende i et EU-/EØS-land og har de nødvendige faglige kvalifikationer.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 4, stk. 2, således, at en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal have en godkendt transportleder, der

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 5) udviser god vandel,
- 6) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,
- 7) er bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 8) har de nødvendige faglige kvalifikationer.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse til national godskørsel i varebiler efter godskørselslovens § 1, stk. 2, skal opfylde. For overskuelighedens skyld foreslås kravene hertil samlet i én bestemmelse.

For så vidt angår de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 1-5, henvises til ovenstående vedrørende de enslydende foreslåede bestemmelser i § 4, stk. 1, nr. 1-5. Det bemærkes dog, at forordning (EF) nr. 1071/2009 ikke finder anvendelse for tilladelser til national godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 2.

De krav, der følger af de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 6-8, er en videreførelse af kravene i godskørselslovens § 4, stk. 3, nr. 1-3. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Det følger af godskørselslovens § 4, stk. 4, at drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejer.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 4, stk. 3, således, at drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejer.

Transportlederen i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, vil således skulle være samme person som virksomhedsejeren, når virksomheden drives som personligt ejet virksomhed. Der er tale om en videreførelse af den gældende § 4, stk. 4, og der er ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 12

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 1, at ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 5, stk. 1, således, at »§ 1, stk. 1 og 2« ændres til »§ 1, stk. 1-3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 5, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for ansøgning om udstedelse af tilladelse til international



godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 13

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.

Godskørselslovens § 5, stk. 2, indeholder hjemmel for transportministeren til at fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning og om godkendelse som transportleder, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt i den forbindelse. Ligeledes er der hjemmel til at fastsætte nærmere regler om den digitale løsning, som ansøgninger om tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2, skal indgives ved.

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for ansøgninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter § 1, stk. 2.

Godskørselslovens § 5, stk. 3, indebærer, at der i forbindelse med indførelsen af den nye tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i varebiler i 2018 kunne indføres en overgangsordning for de virksomheder, der ønskede at udføre godskørsel for fremmed regning i varebiler. Ansøgningsfristen skulle sikre Transportministeriet den fornødne tid til at behandle ansøgninger, så tilladelser kunne udstedes med virkning fra tilladelseskravets ikrafttræden.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 5, *stk. 2*, således, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 3, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, jf. § 1, stk. 1, og international godskørsel for fremmed regning i varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. § 1, stk. 3, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning.

Der vil med bemyndigelsen kunne fastsættes regler om udformningen af den udstedte tilladelse, samt krav til ansøgningens indhold. Det bemærkes, at der ikke med bemyndigelsen vil kunne fastsættes nationale særkrav. Krav, som i forvejen følger direkte af forordning (EF) nr. 1071/2009 eller nr. 1072/2009, eller som forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte, kan dog fastsættes i medfør af bemyndigelsen.

Desuden vil der være hjemmel til at fastsætte regler om den digitale løsning, som ansøgninger om tilladelse efter § 1, stk. 1 og 3, skal indgives ved.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 5, *stk. 3*, således, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger og frister for ansøgninger efter § 1, stk. 2, herunder om, hvilke økonomiske og faglige krav, der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse er en sammenskrivning af godskørselslovens § 5, stk. 2 og 3, for så vidt angår tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler i henhold til § 1, stk. 2. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Det bemærkes, at tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler ikke er reguleret af EU-regler, hvorfor der er mulighed for at fastsætte yderligere krav for denne ordning.

Til nr. 14

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 1, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6, *stk. 1*, således, at efter »§ 1, stk. 1« indsættes »og 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 6, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistreret varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 15

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

Det indebærer, at indehaveren af en tilladelse til national godskørsel med varebiler skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der måtte findes i kollektive overenskomster for varebiler.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6, *stk. 4*, således, at efter »§ 1, stk. 2« indsættes »og 3«.

Den foreslåede vil indebære, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 3, tilsvarende skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de kollektive overenskomster for varebiler. Godskørselslovens § 1, stk. 3, vedrører tilladelser til international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Den internationale varebilsordning vil således følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i kollektive overenskomster, hvilket tilsvarende er tilfældet for den nationale varebilsordning.

Til nr. 16

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 9, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1 eller 2.

Det følger af artikel 4, stk. 1, litra b, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at transportlederen skal have reel forbindelse til virksomheden, såsom at være ansat, direktør, ejer eller aktionær, eller administrere den, eller hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6, *stk. 9*, således, at efter »transportleder« indsættes »ansat«, og »eller 2« ændres til », 2 eller 3«.

De foreslåede ændringer er konsekvensændringer som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 6, stk. 9, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Derudover præciseres, at transportlederen skal være ansat i virksomheden. Der er ikke tale om en materiel ændring, men alene en præcisering af, at de regler om vederlag for transportledere, der kan fastsættes i medfør af § 6, stk. 9, er afgrænset til at vedrøre transportledere, der opfylder forordningens krav om at have reel forbindelse til virksomheden.

Til nr. 17

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 4, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2, kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6 a, stk. 4, således, at efter »stk. 2« indsættes to steder »eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 6 a, stk. 4, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 18

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 7, at for godkendelse i henhold til stk. 3 og 4 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, tilsvarende anvendelse.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6 a, stk. 7, således, at »eller 2« ændres til », 2 eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 6 a, stk. 7, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 19

§ 6 d

Anvendelsesområdet for udstationeringslovens regler om udstationering af fragtførere følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5. Reglerne finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark.

Det følger af udstationeringslovens § 8 d, stk. 1, at udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark for at udføre cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport skal anmelde deres kørsel hos Erhvervsstyrelsen, senest samtidig med at den påbegyndes.

Det følger af § 3, stk. 1, i bekendtgørelsen nr. 250 af 23. februar 2021, at virksomheden eller en af virksomheden hertil bemyndiget person skal anmelde følgende til Erhvervsstyrelsen via Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark samtidig med kørselens påbegyndelse:

- Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
- Oplysninger om transportform.
- Registreringsnummer på det trækkende køretøj.
- Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.
- Identiteten af og kontaktoplysninger på de chauffører, der udfører den pågældende kørsel.
- Hvilken type kørsel, der udføres.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Det følger af direktivets artikel 1, hvornår en fører anses for at være udstationeret i direktivets forstand.

Det følger af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke administrative krav medlemsstaterne kan stille til de udenlandske virksomheders anmeldelse af udstationeringen. Udenlandske virksomheder kan kun forpligtes til senest ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret, ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 1, forslås det, at en udenlandsk virksomhed der udstationerer fører af gods inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal, senest samtidig med, at udstationeringen påbegyndes, anmelde deres kørsel ved at indsende en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI, så reglerne om anmeldelsespligten er i overensstemmelse med direktivet, samt at anvendelsesområdet for reglerne følger direktivets definition af udstationerede førere.

Forslaget indebærer, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark, forpligtes til at anmelde udstationering via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Anmeldelsespligten omfatter alene virksomheder med ansatte, hvorimod selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte ikke vil være omfattet af anmeldelsespligten. Anmeldelse skal senest foretages samtidig med udstationeringen, hvilket vil være tidspunktet hvor kørslen påbegyndes.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at en fører er udstationeret og omfattet af reglerne herom, hvis føreren udfører vejtransport, som præciseret i direktivets artikel 1. Det følger af artikel 1, stk. 2, at reglerne finder anvendelse på førere, som er ansat af virksomheder etableret i en medlemsstat, der træffer den i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 96/71/EF omhandlede grænseoverskridende foranstaltning. Ved fastlæggelse af, om føreren er udstationeret, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Det er vurderingen at føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

1) Cabotagekørsel med gods,

2) vejdelen af kombineret transport, eller

3) ikkebilateral international transport i Danmark.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 3-6, at der er visse undtagelser til, hvornår en fører er udstationeret. En fører anses ikke for at være udstationeret, når denne udfører bilaterale transporter med hensyn til gods uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF. Ved denne type kørsler er det vurderet, at der er en for tæt tilknytning til etableringsmedlemsstaten til, at der kan være tale om en udstationeringssituation. En fører anses derfor heller ikke som udstationeret i forbindelse med udførelse af en kombineret transport, såfremt vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter.

Føreren er endvidere undtaget fra udstationeringsreglerne, når denne i forbindelse med en bilateral transport, foretager en på- og/eller en aflæsningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjelande som føreren krydser. Undtagelsen er forudsat, at føreren er begrænset til enten én pålæsning eller én aflæsning. Én pålæsning eller en aflæsning må endvidere ikke foretages i den samme medlemsstat, idet dette kategoriseres som cabotagekørsel. På- eller aflæsningsaktiviteten skal alene være et supplement til den primære kørsel/transport. Undtagelsen er desuden forudsat, at føreren manuelt registrerer oplysningerne om grænsepassage.

Føreren vil desuden være undtaget fra udstationeringsreglerne, når denne foretager ikke mere end to supplerende aktiviteter i forbindelse med den bilaterale transport på den hjemmegående transport til etableringsmedlemsstaten, hvis der ikke er blevet udført nogen supplerende aktivitet ved påbegyndelsen af transporten fra etableringsmedlemsstaten. Undtagelsen finder dog kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, skal være påmonteret i køretøjer der er registreret i en medlemsstat for første gang. Fra dette tidspunkt finder undtagelserne for supplerende aktiviteter udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer.

En udstationeringsperiode anses for at være afsluttet, når der ikke længere kan etableres en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Det fremgår endvidere af direktivets artikel 1, stk. 8, at en udstationering anses for at være afsluttet, når føreren forlader værtsmedlemsstaten under udførelsen af den internationale transport af gods eller passagerer, hvilket også omfatter tomkørsel.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes inden udstationeringen påbegyndes.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra a), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav i overensstemmelse med direktivet:

- Operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger.
- Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- Førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- Startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den.

- Udstationeringens planlagte start- og slutdato.
- Nummerpladerne på motorkøretøjerne.
- Om de udførte transporttjenester er befordring af gods, international transport eller cabotagekørsel.

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, stk. 2, at en udenlandsk virksomhed skal give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage deres kontrol efter stk. 1, når styrelsen anmoder herom. Det følger af lovbemærkninger til bestemmelsen, at kravet også omfatter chaufførerne i forbindelse med vejsidekontroller, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 34. Det følger af § 4, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021, at virksomheden skal på forlangende forevise følgende dokumentation til politiet eller Færdselsstyrelsen:

- Anmeldelse i Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark.
- Ansættelseskontrakt for chaufføren.
- Lønsedler eller anden dokumentation med tilsvarende oplysninger, hvor det er muligt at se metoden for udregningen af løn for transporten, for de perioder, hvor chaufføren for den pågældende virksomhed, inden for det seneste år har udført cabotagekørsel med gods, buscabotagekørsel eller kombineret transport.
- Arbejdstidsopgørelse for chaufføren eller anden tilsvarende dokumentation for samme periode som dokumentationen for aflønning og bevis for lønudbetaling.
- Fragtdokumenter, transportkontrakter eller kontrol dokumenter for samme periode som dokumentation for aflønning.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der kan stilles til dokumentation under udstationeringsperioden. Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra b), at førere kun kan forpligtes til at råde over og tilgængeliggøre dokumentation, som følger af direktivet. Virksomhederne er forpligtede til at sikre, at føreren råder over dokumentationen.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 3, forslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheder i udstationeringsperioden.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra b), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav i overensstemmelse med ændringsdirektivet, som føreren skal råde over på papir eller i elektronisk form:

- en kopi af udstationeringserklæringen
- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der skal stilles til dokumentation efter udstationeringsperiodens ophør. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til at indsende de oplysninger, som følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), efter anmodning fra de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted. Det følger bl.a. heraf, at virksomheden kun kan forpligtes til at sende oplysninger om aflønningen efter udstationeringens ophør. Det kan desuden kun kræves, at oplysningerne sendes via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Virksomheden skal sende oplysningerne senest 8 uger efter anmodningen.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 4, foreslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

Forslaget vil indebære, transportministeren kan fastsætte regler om, at virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge dokumentation, der måtte være relevant for Færdselsstyrelsens kontrol med virksomheden. Bestemmelsen har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen kan føre effektiv kontrol med, om det i lovgivningen fastsatte krav til aflønning overholdes.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst efter udstationeringens ophør via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav efter § 6 d, stk. 4, i overensstemmelse med direktivet:

- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel
- dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden
- ansættelseskontrakten eller tilsvarende dokument
- arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og
- bevis for betaling

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at virksomheden skal sende oplysningerne senest 8 uger efter anmodningen, hvorfor dette også vil følge af bekendtgørelsen. Fristen på otte uger regnes fra dagen efter, at Færdselsstyrelsen sender anmodningen.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 d, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter den foreslåede stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted,

via IMI anmode de kompetence myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

Forslaget vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed via IMI fra etableringslandet eller andre landes myndigheder.

Dette kan f.eks. ske med bistand fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA) eller via bilaterale samarbejdsaftaler med andre landes myndigheder.

### § 6 e

Det følger af udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer chauffører til Danmark for at udføre cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat af transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter i stk. 2. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1. Minimumstimesatsen reguleres årligt, jf. § 3, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021. Herved sikres fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandsk virksomheder, der udfører rent national kørsel i Danmark.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 e, stk. 1, foreslås det, at videreføre aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, for godskørsel, således at aflønningskravet gælder for udenlandske virksomheder, som udstationerer førere, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, eller vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Den foreslåede ændring vil indebære, at aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, videreføres i sin helhed. Som konsekvens af, at reglerne overflyttes til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven vil godskørselsloven dog kun regulere de tilfælde, der omfatter kørsel af gods. Buscabotagekørsel reguleres i buskørselsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 17.

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

Aflønningskravet betyder, at lønmodtageren, der udfører den konkrete kørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med den pågældende kørsel, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af den foreslåede § 6 e, stk. 2. Der



er ikke tale om et krav, som den enkelte lønmodtager vil kunne støtte ret på, men et offentligretligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 e, stk. 2, videreføres transportministerens bemyndigelse i udstationeringslovens § 8 c, stk. 2, til efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter at fastsætte nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1.

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

At timesatsen fastsættes som et absolut minimum ud fra, hvad danske arbejdsgivere er forpligtet til i medfør af godskørselsloven, indebærer konkret, at forskellige overenskomstbestemmelser om tillæg, der skal betales i visse situationer eller under visse omstændigheder, eksempelvis tillæg for aften- eller natarbejde og anciennitetsbestemte tillæg, ikke vil skulle tages i betragtning ved fastsættelse af timesatsen på baggrund af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse. De mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der har indgået de pågældende overenskomster, vil kunne bistå med at fastlægge det overenskomstmæssige minimum, som skal udgøre grundlaget for den timesats, der er angivet i bekendtgørelsen.

#### § 6 f

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, stk. 1, at Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 f, stk. 1, videreføres Færdselsstyrelsens tilsyn med aflønningskravet og anmeldelsespligten. Desuden indføres en tilsynsforpligtelse med dokumentationskravet, der fastsættes i medfør foreslåede § 6 d, stk. 3.

Videreførelsen vil betyde, at kontrollen fortsat vil blive understøttet af politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer. Når et køretøj standses i forbindelse med politiets vejsidekontrol, vil politiet således kunne kontrollere, om transportvirksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel. Denne kontrol vil navnlig have til formål at understøtte, at der sættes ind over for virksomheder, der ikke - som krævet - foretager anmeldelse af en udstationering i Danmark, eller som ikke overholder dokumentationskravet der fastsættes i forskrifter i medfør foreslåede § 6 d, stk. 3.

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastede krav til aflønning, vil fortsat blive foretaget som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a.

baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret. Færdselsstyrelsens kontrol med aflønningskravet vil dog først kunne foretages efter udstationeringens ophør, jf. den foreslåede § 6 d, stk. 4. Der henvises således til bemærkningerne hertil.

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

Godskørselslovens § 16 om tilbageholdelse af køretøjer finder desuden anvendelse ved politiets eller Færdselsstyrelsens tilsyn efter den foreslåede § 6 f, således at politiet har hjemmel til at tilbageholde et køretøj, hvis politiet eller Færdselsstyrelsen konstaterer, at der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 6 d, stk. 1, eller dokumentationskravet efter reglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 6 d, stk. 3, ikke er overholdt.

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

#### § 6 g

Det følger af udstationeringslovens § 8 b, stk. 1, at kompetente myndigheder i Danmark på forespørgsel fra kompetente myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande sender oplysninger gennem (IMI til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Det følger af lovbemærkningerne til § 8 b, stk. 1, at Arbejdstilsynet som udgangspunkt er kompetent myndighed i forhold til besvarelse af anmodninger fra andre landes kompetente myndigheder efter direktiv 2014/67/EU. Alt efter hvilke oplysninger, der anmodes om, kan også andre myndigheder være kompetent myndighed. F.eks. vil SKAT være kompetent myndighed ved anmodninger om skatteoplysninger, og Erhvervsstyrelsen ved anmodning om oplysninger om virksomhedsregistreringer, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 178 som fremsat, side 32.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der stilles til de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten, hvis de kompetente myndigheder i en medlemsstat, hvor udstationeringen finder sted, ikke modtager oplysninger fra den udenlandske virksomhed. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten skal sikre, at de fremsender den dokumentation, der er anmodet om, til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI inden for 25 arbejdsdage efter datoen for anmodningen om gensidig bistand.

Det forslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 1, at Færdselsstyrelsen på forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande kan sende oplysninger om danske virksomheder til brug for

håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysningerne senest 25 arbejdsdage efter anmodningen om gensidig bistand.

Forslaget vil indebære, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at besvare anmodninger fra kompetente myndigheder i andre medlemslande om gensidig bistand, hvad angår udstationering af førere i vejtransportsektoren via IMI. Herved sikres det gensidige myndighedssamarbejde som følger af direktivet.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 2, at en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- eller EØS-land skal sende oplysninger, der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1. Forslaget vil indebære, at danske virksomheder der udstationerer førere til andre medlemsstater forpligtes til at indsende visse oplysninger, såfremt Færdselsstyrelsen anmoder herom. Herved sikres, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til alle relevante oplysninger, da ikke alle oplysninger, som en kompetent myndighed i et andet land, kan anmode om, vil kunne indhentes fra offentlige registre. Dette vil således kræve bistand fra den danske virksomhed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), regulerer hvordan og hvornår de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, kan anmode om gensidig bistand. Det forventes, at det ved bekendtgørelse bl.a. vil blive fastsat, at anmodning skal sendes via IMI efter de 8 uger, som den udenlandske virksomhed har til at sende dokumentationen i overensstemmelse med direktivet. Desuden vil de oplysninger, som Færdselsstyrelsen vil kunne kræve af danske virksomheder, der udstationerer førere være begrænset til de oplysninger, der følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c):

- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel
- dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden
- ansættelseskontrakten eller tilsvarende dokument
- arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og
- bevis for betaling

Til nr. 20

Det følger af godskørselslovens § 8, stk. 4, at transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 3, nr. 1.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 8, stk. 4, således, at »stk. 3, nr. 1« ændres til »stk. 4, nr. 1«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

#### Til nr. 21

Det følger af godskørselslovens § 11, stk. 1, at et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, skal anmeldes til SKAT, såfremt motorkøretøjet, vogntoget eller varebilen anvendes til firmakørsel, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2. Firmakørsel er defineret i godskørselslovens § 1, stk. 5. Firmakørsel kan udføres uden tilladelse efter denne lov. Hensigten med anmeldelsespligten efter denne bestemmelse er, at det på en relativt enkel måde skal være muligt at kontrollere overholdelsen af reglerne om den almindelige vognmandskørsel.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 11, stk. 1, 1. pkt., således, at »eller 2« ændres til », 2 eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Der gælder som følge heraf ikke et krav om anmeldelse af firmakørsel til SKAT, jf. godskørselslovens § 11, stk. 1, 1. pkt., hvis brugeren har tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 22

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 1, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i en række oplyste love, eller 2) har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 1, således, at efter »§ 1, stk. 1« indsættes »og 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 12, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 23

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra h og i, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra h og i, således, at »eller« ændres til »,«.

Den foreslåede ændring er en præcisering af, at der i § 12, stk. 1, nr. 1, er tale om en opstilling af love og anden regulering, som en overtrædelse af, kan begrunde en tilbagekaldelse af en tilladelse. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 24

I godskørselslovens § 12, stk. 1, er oplyst, hvilke omstændigheder der, foruden de tilfælde der er nævnt i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009, kan føre til tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1.

Det følger således af § 12, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i lovgivning, der er nævnt i litra a-i. I § 3, stk. 1, nr. 3, findes kravet om, at for at få udstedt en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1 og 2, skal virksomheden kunne sandsynliggøre, at den vil kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik (vandelskravet).

I artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009 er oplyst hvilken lovgivning, der som minimum skal indgå i de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for at leve op til vandelskravet. Her er bl.a. oplyst lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, arbejdstid, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, herunder obligatorisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivningen. Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette indebærer bl.a., at der tilføjes yderligere lovgivning, som skal indgå i de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for at leve op til vandelskravet. Der er tale om lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser og cabotagekørsel.

På baggrund heraf foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, indsat følgende nye litra:

- »j) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- k) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- o) lovgivning om handelsret,
- p) lovgivning om erhvervsansvar eller
- q) konkurslovgivning eller«.

Den foreslåede indsættelse af nye litra i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, vil for det første indebære, at en udstedt tilladelse kan tilbagekaldes ved grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra l, 2. led, og lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra n, i forbindelse med udførelse af godskørselserhvervet.

Den foreslåede indsættelse af de nye litra vil for det andet indebære en præcisering af, at en udstedt tilladelse ligeledes kan tilbagekaldes ved grov eller gentagende overtrædelse af EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra j, EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra k, lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra l, 1. led, lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra m, lovgivning om handelsret, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra o, lovgivning om erhvervsansvar, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra p, og konkurslovgivning, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra q, i forbindelse med udførelse af godskørselserhvervet. Der er for denne del af den foreslåede ændring tale om en videreførelse af gældende ret, da disse overtrædelser i forvejen fulgte af artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Alle disse overtrædelser vil skulle indgå i vurderingen af, om indehaveren af tilladelsen må antages ikke længere at opfylde vandelskravet i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra j, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Ved EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel forstås bestemmelserne herom i forordning (EU) nr. 1072/2009 og forordning (EU) nr. 1073/2009 samt ændringer heraf, herunder bl.a. ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra k, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Ved EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet forstås bestemmelserne herom i forordning (EU) nr. 1071/2009 samt ændringer heraf, herunder bl.a. ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra l, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. For så vidt angår første led i bestemmelsen er der tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet forstås navnlig lov om arbejdstid. Ved lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport forstås navnlig udstationeringsdirektivet.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra m, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås bestemmelserne herom i lovebekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer (synsloven) samt administrative forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder bl.a. bekendtgørelse nr.

1684 af 23. november 2020 om godkendelse og syn af køretøjer, bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer og bekendtgørelse nr. 1306 af 7. september 2020 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra n, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt.

Ved lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser forstås bestemmelser herom i kontraktskonventionsloven, jf. lov bekendtgørelse nr. 139 af 17. februar 2014.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra o, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om handelsret i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra p, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om erhvervsansvar i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved handelsret og erhvervsansvar forstås bl.a. aftaleloven, købeloven, international handelsret, obligationsretten og selskabsloven samt indgåelse af kontraktforhold i den forbindelse.

Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra q, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af konkurslovgivningen i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved konkurslovgivningen forstås navnlig konkursloven.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 indføres lovgivning om cabotagekørsel ligeledes i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Transportministeriet vurderer ikke, at dette giver anledning til en ændring af godskørselsloven, da overtrædelse heraf vurderes at være omfattet af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b, og den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra j.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen i praksis kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser efter omstændighederne i den konkrete sag, men kan også benytte sig af andre sanktionsmuligheder forinden, herunder skærpet tilsyn og meddelelse af en advarsel. I vurderingen af, hvilke sanktionsmuligheder, der benyttes, indgår forholdets karakter og grovhed, gentagelsestilfælde, virksomhedens størrelse eller lignende.

Til nr. 25

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 1, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i den i litra a-h nævnte lovgivning.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 1, således, at »§ 3, stk. 1, nr. 3« ændres til »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 26

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 3, 1. pkt., at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 3, 1. pkt., således, at efter »§ 1, stk. 1« indsættes »og 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 12, stk. 3, 1. pkt., vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 27

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 3, 2. pkt., at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilsvarende tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 2, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 3, 2. pkt., således, at »§ 3, stk. 1, nr. 3« ændres til »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 28

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 5, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1-3, kan tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 5, således, at »eller 2« ændres til », 2 eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 12, stk. 5, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.



Til nr. 29

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 6, at en tilladelse i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 6, således, at »stk. 3« ændres til »stk. 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 30

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 7, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter stk. 1-5 eller artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 eller nægtes fornyet, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 3 henholdsvis § 4.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 7, således, at »stk. 3, nr. 1« ændres til »stk. 4, nr. 1«, og efter »stk. 1« indsættes »eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 12, stk. 7, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 31

Det følger af artikel 13, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at den kompetente myndighed kan give en virksomhed højst seks måneder til at ansætte en afløser for transportlederen, hvis denne ikke længere opfylder vandelskravet eller kravet til faglige kvalifikationer, idet fristen kan forlænges med tre måneder, hvis transportlederen afgår ved døden eller bliver fysisk ude af stand til at varetage sit hverv.

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 8, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for godkendelse af en ny transportleder i forbindelse med fratrædelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2, og for midlertidig fastsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, eller dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 8, således, at »§ 1, stk. 2« to steder ændres til »§ 1, stk. 1-3«.

Ændringen foreslås for at udspecificere fristen for, hvornår en transportvirksomhed skal have ansat en ny transportleder efter den tidligere transportleders fratræden i virksomheder, som er indehaver af fællesskabstilladelser, uden der foreligger tab af vandel, faglige kvalifikationer eller dødsfald.

Bestemmelsen foreslås indskrevet for at skabe parallelitet mellem gods- og buskørselsområdet og for at supplere forordning (EF) nr. 1071/2009, artikel 13, stk. 1, således at der for begge områder

indskrives en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler ved transportlederens fratræden uden der foreligger tab af vandel, faglige kvalifikationer eller dødsfald, som ikke nævnes direkte i forordningen.

Herudover er det Transportministeriets vurdering, at der er behov for at fastsætte nærmere regler til supplerende af forordningens bestemmelse ved dødsfald. Muligheden for at fortsætte en virksomhed efter dødsfald anses som nødvendig i praksis, særligt i de tilfælde, hvor ejeren i en personligt drevet virksomhed måtte afgå ved døden, og hvor eksempelvis barnet eller ægtefællen, som har medvirket til driften af virksomheden, får mulighed for midlertidigt at fortsætte virksomheden med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende. Det vil endvidere være muligt at starte en ny virksomhed og ansøge om tilladelse med videre hertil.

Det er Transportministeriets vurdering, at dette er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1071/2009, herunder de i forordningens artikel 13 anførte frister.

Til nr. 32

Det følger af godskørselslovens § 12 a, at i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Bestemmelsen indebærer, at myndighederne i forbindelse med sager om tilbagekaldelse kan videregive oplysninger om overtrædelser begået af en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået ved udførelse af hvervet, til tilladelsesindehaveren. Det er alene oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, der kan videregives.

Ved videregivelse af oplysninger i nødvendigt omfang forstås videregivelse med henblik på at opfylde forvaltningslovens krav om partshøring og begrundelseskrav.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12 a således, at efter »fører« indsættes »administrerende direktør«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at også oplysninger om overtrædelser begået af virksomhedens administrerende direktør kan videregives til tilladelsesindehaveren, hvor dette ikke er samme person. Der er tale om en præcisering af indholdet i godskørselslovens § 12 a, da en administrerende direktør må formodes at være en anden, der optræder i indehaverens interesse. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 33

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt., at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 eller godskørselslovens § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i, og stk. 2, nr. 1, litra b-h, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i

straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former, jf. godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt.

Indehaveren af en tilladelse eller godkendelse kan således forlange en afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen indbragt for domstolene.

Hvis afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen træffes i medfør af en i godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt. nævnt bestemmelse indbringes denne for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i strafferetsplejens former. Dette er tilfældet, da der i § 13, stk. 1, 3. pkt., er tale om tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelsen på baggrund af overtrædelse af godskørselslovingen og anden lovgivning i øvrigt.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt., således, at »litra b-i« ændres to steder til »litra b-q«.

Det foreslåede vil indebære, at en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse med baggrund i de lovgivninger, der er nævnt i § 12, stk. 1, litra j-q, tilsvarende skal behandles efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og behandles i strafferetsplejens former, hvis afgørelsen forlanges indbragt af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen.

Til nr. 34

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 2, 1. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 13, stk. 2, 1. pkt., således, at efter »eller 3,« indsættes »eller § 3, stk. 2, nr. 2 eller 3,«, og efter »eller 5« indsættes », eller § 4, stk. 2, nr. 3 eller 5«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 11.

Til nr. 35

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 3, 1. pkt., at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, j. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, ikke har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 13, stk. 3, 1. pkt., således, at efter »§ 3, stk. 1, nr. 2,« indsættes »og § 3, stk. 2, nr. 2,«, og efter »§ 4, stk. 1, nr. 3,« indsættes »§ 4, stk. 2, nr. 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en

transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 11.

Til nr. 36

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 4, 1. pkt., at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 5, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 13, stk. 4, 1. pkt., således, at efter »§ 3, stk. 1, nr. 3,« indsættes »og § 3, stk. 2, nr. 3,«, og efter »nr. 5« indsættes », og § 4, stk. 2, nr. 5«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 11.

Til nr. 37

Der er ikke i dag hjemmel til, at Færdselsstyrelsen, til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med godskørselslovens § 3, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af godskørselslovens § 2, stk. 2.

Det følger af artikel 12 i forordning (EF) nr. 1071/2009, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene i forordningens artikel 3 (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Med henblik herpå foretager medlemsstaterne kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse.

Ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 12 i forordning (EF) nr. 1071/2009, således, at hvor det er relevant, kan der foretages kontrolbesøg i virksomhedens lokaler, som led i de kompetente myndigheders tilsyn med, at virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse, fortsat opfylder kravene i forordningens artikel 3 (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer).

Med en ændring af kontroldirektivet, jf. direktiv (EU) nr. 2020/1057, indfører Vejpakken krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol. For mobile lønmodtagere fremgår disse regler af lov om arbejdstid, mens reguleringen i forhold til selvstændige vognmænd er implementeret ved bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Bekendtgørelsen regulerer arbejdstidsforholdene for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og er udstedt med hjemmel i godskørselslovens § 2, stk. 2.

Det foreslås med godskørselslovens § 14, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 2, stk. 2. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til en virksomheds forretningslokaler med henblik på at føre tilsyn med at virksomheden fortsat opfylder kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, som var en forudsætning for, at virksomheden kunne få udstedt godskørselstilladelsen, samt med henblik på at føre kontrol med, om selvstændige vognmænd lever op til reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som fastsat i bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012, der er udstedt med hjemmel i godskørselslovens § 2, stk. 2. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v., uanset om de findes i papirform eller elektronisk form. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres at afvise at udlevere eller give adgang til materialet, fordi det alene findes i elektronisk form.

Kontrollen foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF. I forhold til kontrollen med reglerne om arbejdstid for selvstændige vognmænd er det forventningen, at kontrollen vil blive målrettet virksomheder, der løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Den foreslåede ændring vedrørende adgang uden retskendelse i forbindelse med kontrol med selvstændige vognmænds overholdelse af reglerne om arbejdstid indebærer således alene en beskedent udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb uden for strafferetsplejen. Kontrollen er, ligesom kontrollen på køre- og hviletidsområdet, begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra. Både offentlige og private virksomheder er omfattet af bestemmelsens kontrolområde. Den, transportministeren bemyndiger dertil, kan således udføre kontrol af offentlige og private virksomheder, der udfører transport omfattet af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Kontrolmyndigheden vil alene have adgang til virksomhedens lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødvendigt. Om det er nødvendigt at kontrollere virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v. i virksomhedens forretningslokaler, beror bl.a. på, om kontrolmyndigheden ikke vil kunne få et tilstrækkeligt retvisende billede af virksomhedens opfyldelse af kravene, hvis der kun føres tilsyn med de oplysninger, som virksomheden selv har oplyst kontrolmyndigheden og som fremgår af offentlige registre.

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Politiet vil om nødvendigt kunne yde bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand vil kunne være aktuel i en situation, hvor kontrolmyndigheden nægtes adgang til en virksomheds

forretningslokaler ad frivillighedens vej. Der kan i sådanne særlige tilfælde være behov for, at politiet anvender magt for at få adgang til lokalerne.

I lovforslagets § 4, nr. 11, er indsat en tilsvarende hjemmel til, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med reglerne om arbejdstid for mobile lønmodtager, som fastsat i § 3, stk. 1, 3, og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 i lov om arbejdstids for mobile lønmodtagere. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11.

Det følger af udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til papirer m.v. mod behørig legitimation for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til aflønningskravet i § 8 c, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057, er der ikke hjemmel til, at føreren skal køre med dokumentation om hans lønvilkår, jf. direktivets artikel 1, stk. 1, litra b). Udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, vurderes derfor til at være i strid med direktivet.

Det foreslås med godskørselslovens § 14, stk. 2, at videreføre udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, delvist, således at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj, som udstationerer fører i Danmark, mod behørig legitimation med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 6 f, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Herved har Færdselsstyrelsen adgang til køretøjet, for at kunne tvinge sig adgang til de dokumenter der kan kræves efter den foreslåede § 6 d, stk. 3, for at kontrollere at virksomheden har opfyldt deres anmeldelsespligt efter den foreslåede § 6 d, stk. 1.

Færdselsstyrelsens adgang til køretøjet uden retskendelse vil være et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, som retssikkerhedsloven i sin helhed finder anvendelse på. Ifølge retssikkerhedslovens § 5, stk. 1, skal en part underrettes forud for gennemførelsen af en beslutning om iværksættelse af et tvangsindgreb. Dette udgangspunkt kan fraviges helt eller delvist, navnlig hvis øjemedet med tvangsindgrebets gennemførelse ville forspildes, hvis forudgående underretning skulle gives.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan godskørselslovens § 14, stk. 2, ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1.

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

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

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

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

Det foreslås desuden, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af kontrollen.

Politiets bistand vil kunne være påkrævet, hvor Færdselsstyrelsen - i forbindelse med myndighedens deltagelse i politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer - nægtes adgang til dokumentation, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til forslåede § 6 f, og hvor f.eks. formålet med kontrollen forspildes, hvis ikke adgang opnås.

Med forslaget til godskørselslovens § 14, stk. 3, fastsættes, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.

Til nr. 38

Det følger af godskørselslovens § 15, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, der er tilbagekaldt, jf. § 12, skal sammen med et i henhold til § 9 udleveret afmærkningsskilt straks afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 15, således, at efter »§ 1, stk. 1« indsættes »eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 15 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 39

Det følger af godskørselslovens § 16 b, stk. 1, at den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.500 kg eller derover hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling mv. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 16 b, stk. 1, således, at »totalvægt på 3.500 kg eller derover« ændres til: »tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, eller en varebil eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg«.

Den foreslåede ændring er dels en præcisering og dels en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 16 b vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international

godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 40

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1-3, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, således, at »§ 1, stk. 1-3« ændres til »§ 1, stk. 1-4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Godskørselslovens § 17 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistreret varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Det er hensigten, at de vejledende bødesatser for overtrædelser af godskørselslovgivningen, som fremgår af bilag 2 til L 58 (folketingsåret 2013-14) om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, også vil gælde for varebilsområdet. Hvis den ulovlige kørsel fortsætter gennem længere tid, vil dette have betydning for bødens størrelse, idet denne vil kunne fordobles eller tredobles, hvor der foreligger skærpende omstændigheder.

Til nr. 41

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1-3, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, således, at der efter »§ 6 a, stk. 1« indsættes »og 2, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1 § 6 g, stk. 2,«.

Den foreslåede ændring er for det første en konsekvensændring, som ved en fejl ikke var en del af lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel, hvorved der blev indført en national tilladelsesordning for godskørsel i varebiler. Ændringen vil indebære, at der tilsvarende med overtrædelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, kan straffes for overtrædelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 2. Det er i den forbindelse hensigten, at de vejledende bødesatser for overtrædelser af godskørselslovgivningen, som fremgår af bilag 2 til L 58 (folketingsåret 2013-14) om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, også vil gælde for varebilsområdet. Hvis den ulovlige kørsel fortsætter gennem længere tid, vil dette have betydning for bødens størrelse, idet denne vil kunne fordobles eller tredobles, hvor der foreligger skærpende omstændigheder.

Den foreslåede ændring er for det andet en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1 og § 6 g, stk. 2, som forpligter de udenlandske virksomheder, der udstationere førere i Danmark til at anmelde udstationeringen, stiller krav til aflønning, samt forpligter danske virksomheder, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, til efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, at sende oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage det gensidige myndighedsarbejde efter § 6 g, stk. 1.



Godskørselslovens § 17 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse, hvis virksomheden undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 6 d, stk. 1, undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 6 e, stk. 1 eller undlader at sende oplysninger til Færdselsstyrelsen efter § 6 g, stk. 2.

Det følger af direktivets 2020/1057 artikel 5, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter der medvirker til for manglende overholdelse af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til reglerne om udstationering. Aktørerne som medvirker til, at til den udenlandske virksomhed ikke overholder de foreslåede regler om udstationering, vil således kunne straffes for medvirken efter straffelovens § 23. Det bemærkes, at det følger af straffelovens § 23, stk. 3, at straffen for medvirken ved lovovertrædelser der ikke straffes med højere straf end fængsel i 4 måneder kan bortfalde, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed. Det følger således modsætningsvist af bestemmelsen, at straf for medvirken til lovovertrædelser, der kun medfører bødestraf, kræver forsæt. Der skal derfor være klart bevis for, at speditøren mv. har været bekendt med og medvirket til, at den konkrete transport blev udført i strid med reglerne om udstationering af førere.

Til nr. 42

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 3, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 3, således, at »bestemmelser, der er indeholdt i « udgår af bestemmelsen.

Baggrunden for ændringen er et ønske om at opdatere bestemmelsen og bemærkningerne hertil som konsekvens af skærpelsen af cabotagereglerne i kapitel III i forordning (EF) nr. 1072/2009, jf. ændringsforordning (EU) 2020/1055.

I dag anvendes bestemmelsen til overtrædelser af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009, som blandt andet indeholder regler vedrørende betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om adgangen til markedet for international godskørsel, herunder cabotagekørsel. Overtrædelser af disse forordninger videreføres i deres helhed med bestemmelsens nye formulering.

Cabotagereglerne i forordning (EF) nr. 1072/2009 ændres. Det er derfor hensigten, at overtrædelser af den fastsatte karensperiode på fire dage i artikel 8, stk. 2a, bør følge niveauet for de vejledende bødesatser for overtrædelser af artikel 8, stk. 2 (mere end 3 ture/1 tur ved tomkørsel og mere end 7 dage/3 dage), i forordning (EF) 1072/2009 om godskørsel, som fremgår af bilag 2 til L 58 (folketingsåret 2013-14) om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. Det er endvidere hensigten, at de vejledende bødesatser for overtrædelser af artikel 8, stk. 3 (manglende fragtbrev), videreføres med de foretagne ændringer til bestemmelsen vedrørende dokumentation for kørsel udført i karensperioden.

Ovenstående betragtninger er endvidere fastsat under hensyntagen til kategoriseringen af alvorlige overtrædelser i bilag I i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke

opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF med eventuelle senere ændringer.

Fastsættelsen af straffen beror dog fortsat på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 43

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 4, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 4, således, at »stk. 2« ændres til »stk. 3 og 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring, som ved en fejl ikke var en del af lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel, hvorved der blev indført en national tilladelsesordning for godskørsel i varebiler. Ændringen vil indebære, at der kan den der erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 3 og 4, kan straffes.

Det er hensigten, at de vejledende bødesatser for overtrædelser af godskørselslovgivningen, som fremgår af bilag 2 til L 58 (folketingsåret 2013-14) om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, også vil gælde for varebilsområdet. Hvis den ulovlige kørsel fortsætter gennem længere tid, vil dette have betydning for bødens størrelse, idet denne vil kunne fordobles eller tredobles, hvor der foreligger skærpende omstændigheder.

Til nr. 44

Det følger af udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, at det, ved straffens udmåling ved overtrædelse af udstationeringslovens § 8 d, om anmeldelsespligten, betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

Det følger endvidere af godskørselslovens § 17, stk. 2, at der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. Med hjemmel i denne bestemmelse er der blandt andet indført bødestraf i § 6 i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd om bødestraf for overtrædelse af bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 3-5, § 4, stk. 1-3, og § 5 vedrørende gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, registrering og opbevaring af registrering af arbejdstid samt bestemmelserne om natarbejde og pauser.

§ 6 i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-6, samt regler om tilbageholdelse af udenlandske køretøjer med henblik på at sikre betaling af forskyldte bøder m.v., jf. færdselslovens § 120, stk. 1-3.

Med den foreslåede § 17, stk. 6, videreføres udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, således at det fremgår klart, hvad der kan betragtes, som skærpende omstændigheder ved overtrædelse af den foreslåede § 6 d, stk. 1.

Formålet med anmeldelsespligten efter det foreslåede § 6 d, stk. 1 er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, hvilke udenlandske virksomheder der udstationerer førere i Danmark, for at kunne kontrollere efter udstationeringens ophør, om de overholder det lovfastede krav til aflønning. Det er derfor afgørende for en effektiv kontrol, at udenlandske virksomheder overholder anmeldelsespligten.

Det forudsættes, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i IMI som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normalt tilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer

til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 36.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i IMI sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen, f.eks. hvis de anmeldte oplysninger er forbundet med fejl, som ikke muliggør, at kontrolmyndighederne kan komme i kontakt med den udenlandske virksomhed, eller hvis identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren ikke er korrekte.

Det foreslås desuden, at bøden for overtrædelse af manglende eller mangelfuld anmeldelse i IMI skal hæves med 100 pct. i normalt tilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 37.

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

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

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

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

Det foreslås endvidere, at der indsættes et nyt § 17, stk. 7, hvorefter der i forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.

Der indføres dermed hjemmel til at fastsætte straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Det forventes, at bestemmelsen vil blive udmøntet til at fastsætte straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1 om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3 og 4 om forpligtelsen til at registrere arbejdstid og til at opbevare disse registreringer, § 4, stk. 1-3 om pauser og § 5 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Dermed gives mulighed for at fastsætte samme sanktionsniveau for lønmodtagere omfattet af lov om arbejdstid som for selvstændige vognmænd omfattet af bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger. Forslaget medfører endvidere, at der indføres hjemmel til at fastsætte sanktionsbestemmelser om straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder, som svarer til sanktionsbestemmelserne på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118, stk. 13.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1 og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering forslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen. Det er Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at virksomhedens bøder for overtrædelser udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

På baggrund heraf foreslås det, at førerens bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 1.000 kr. pr. overtrædelse, og at virksomhedens bøde for den tilsvarende overtrædelse bør udmåles til det dobbelte, dvs. 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke bør fastsættes regler om bødeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver

overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Det foreslås endelig, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. Transportministeriet skal hertil bemærke, at der dermed indføres hjemmel til, at der i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd kan indføres regler om absolut kumulation med inspiration i bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Dette vil betyde, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bødeloftet fastsættes til 30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat vil der i bekendtgørelsen også blive indført hjemmel til, at udgangspunktet om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter.

Til nr. 45

Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforlæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af udstationeringslovens kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 3 og 4, at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Med den foreslåede § 17 c, stk. 1, videreføres udstationeringslovens § 10, stk. 2, således at transportministeren fortsat efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforlæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af de foreslåede § 6 d og § 6 e eller regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Med den foreslåede § 17 c, stk. 2, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg. Med den foreslåede § 17 c, stk. 3, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at den videre forfølgning bortfalder, hvis bødeforelægget vedtages. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at adgangen til at udstede administrative bødeforlæg vil omfatte overtrædelser af anmeldelsespligten i § 6 d og aflønningskravet i § 6 e, og der vil kunne udstedes bødeforlæg, hvis overtrædelserne er klare og ukomplicerede, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved et administrativt bødeforlæg, indgiver Færdselsstyrelsen i stedet en politianmeldelse. Færdselsstyrelsen indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtagerne ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforlæg.

## *Til § 2*

### Til nr. 1

Fodnoten til buskørselslovens titel angiver, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17).

Det foreslås at affatte fodnoten til lovens titel på ny, således at det ligeledes følger af fodnoten til lovens titel, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49.

Forslaget om at affatte fodnoten på ny, til at også at omfatte direktiv (EU) nr. 2020/1057 skyldes, at det med lovforslaget foreslås, at dele af direktivet gennemføres ved bestemmelser i godskørselsloven. Forslaget gennemfører dele af direktivets artikel 1 om særlige regler for udstationering af førere samt artikel 5, om sanktioner for overtrædelse af artikel 1.

### Til nr. 2

Det følger af § 9, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2167 af 21. december 2020 om buskørsel, at ansøgning om tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1, tilladelse til busudlejning, godkendelse som transportleder og godkendelse til drift af chaufførvirksomhed indsendes til Færdselsstyrelsen. Ansøgningen indgives i dag digitalt.

Det foreslås med buskørselslovens § 1 d, at ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Den foreslåede § 1 d vil indebære, at ansøgninger om udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet (buskørsel), jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, og udlejning og udlåning af

de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden førere, jf. § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Det vil således være et krav, at ansøgninger indgives digitalt. Hvis en ansøgning ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transportministeren. Kravet vil dog kunne fraviges, hvis den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, vil ikke indebære, at alle bilag til ansøgningen skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter, der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter, der eventuelt kan indgives på en anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som følger af persondataforordningen.

Til nr. 3

De betingelser, som virksomheder skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til buskørsel i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1, følger af lovens § 12. En tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kræves for den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

Det følger således af buskørselslovens § 12, stk. 1, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, og
- 3) gør det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det følger af kravet i § 12, stk. 1, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 12, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover. Formålet med kravet er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. Det er ikke afgørende, om gælden vedrører virksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende tilladelse. Anden gæld, der hidrører fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, medfører nægtelse, hvis gælden er 50.000 kr. eller derover. Ved vurderingen kan både inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kan bl.a. være manglende betaling af ægtefællebidrag og SU-lån.

Det følger af kravet i § 12, stk. 1, nr. 3, at den pågældende virksomhed skal gøre det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I buskørselslovens § 12, stk. 4, er det oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3.



Foruden at opfylde kravene i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1-3, skal en virksomhed for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, tilsvarende opfylde kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer), jf. buskørselslovens § 12, stk. 1.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket medfører, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve buskørselserhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav, og alene kan stille de krav, som fremgår af forordning (EF) nr. 1071/2009 og nr. 1073/2009 mulighed for. Kravene i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1 og 2, er eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen indsættes desuden et nyt stykke 1 a i artikel 7 i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kan kræve, at virksomheden, transportlederen eller anden relevant person, som medlemsstaten kan bestemme, ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligtretlige organer, og ikke er gået konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Endelig foretages der ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 mindre justeringer med hensyn til vandelskravet, som virksomheden og transportlederen skal opfylde.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 12, stk. 1, således, at tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26 EF (forordning nr. 1071/2009),

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) udviser god vandel, jf. stk. 4 og 5, og § 18, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en virksomhed skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til buskørsel med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1.

Foruden kravene, der følger af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer) vil det for det første være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1. Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til buskørsel. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til buskørsel. Baggrunden for ændringen er ophævelsen af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 2, er i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende virksomhed udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

Til nr. 4

I buskørselslovens § 12, stk. 4, er oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3.

Det følger af buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 2, litra b, at der i vurderingen kan inddrages oplysninger om, at en person nævnt i § 12, stk. 4, inden for de seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 2, litra b, således, at »litra a-h« ændres til »litra a-p«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nye litra i-p i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 8. Som følge heraf vil der ved vurderingen efter buskørselslovens § 12, stk. 4, kunne inddrages oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af buskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-p.

Til nr. 5

I buskørselslovens § 12, stk. 4, er oplyst, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlig interesse i selskabet, der kan inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3.

Det følger af buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 1, at der i vurderingen kan inddrages oplysninger om, at en person nævnt i § 12, stk. 4, inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder.

Det følger af buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 2, at der i vurderingen tilsvarende kan inddrages oplysninger om, at pågældende har været godkendt som transportleder eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse, b) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h, eller c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder.

Buskørselslovens § 12, stk. 4, finder alene anvendelse ved vandelsvurderinger for virksomheder, der drives i selskabsform, dvs. iværksætterselskaber, anpartsselskaber og aktieselskaber. Bestemmelsen finder derimod ikke anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Der foreslås indsat et nyt stykke i buskørselslovens § 12, stk. 5, hvorefter stk. 4 tilsvarende finder anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Forslaget vil indebære, at der ved vurdering af om en enkeltmandsvirksomhed opfylder vandelskravet i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, tilsvarende kan inddrage oplysningerne nævnt i § 12, stk. 4, i vurderingen.

Til nr. 6

Buskørselslovens § 13 indeholder de krav, der stilles til en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter buskørselsloven. Begrebet transportleder svarer til definitionen i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorved der forstås den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

Det følger således af buskørselslovens § 13, at virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) gør det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det følger af kravet i § 13, nr. 1, at den pågældende transportleder skal være myndig og ikke være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Det følger af kravet i § 13, nr. 2, at den pågældende transportleder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 13, nr. 3, at den pågældende transportleder ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover. Formålet med kravet er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan både inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kan bl.a. være manglende betaling af ægtefællebidrag og SU-lån.

Det følger af kravet i § 13, nr. 4, at den pågældende transportleder ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Henvisningen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at bestemmelsen skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser.

Det følger af kravet i § 13, nr. 5, at den pågældende transportleder skal gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Transportlederen i virksomheden skal desuden opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet).

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket medfører, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve buskørsels erhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav og alene kan stilles de krav, som følger af forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009 giver mulighed for. Kravene i buskørselslovens § 13, nr. 2 og 3, er eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen indsættes desuden et nyt stykke 1 a i artikel 7 i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kan kræve, at virksomheden, transportlederen eller anden relevant person, som medlemsstaten kan bestemme, ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer, og ikke er gået konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Endelig foretages der ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 mindre justeringer i forhold til vandelskravet, som transportlederen skal opfylde.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 13 således, at virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter buskørselsloven skal opfylde.

Foruden kravene, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet) vil det for det første være et krav, at den pågældende transportleder er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 1.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. buskørselslovens § 13, nr. 2. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 2. Den foreslåede § 13, nr. 2, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. buskørselslovens § 13, nr. 3. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at transportlederen ikke kan godkendes. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring i forhold til en godkendelse som transportleder. Baggrunden for ændringen er ophævelsen af artikel 3, stk. 2 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Den foreslåede § 13, nr. 3, er i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det fjerde vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, jf. buskørselslovens § 13, nr. 4. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 4. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

For det femte vil det være et krav, at den pågældende transportleder udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 5. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

#### Til nr. 7

Det følger af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra g og h, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i skatte- og afgiftslovgivning eller lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra g og h, således, at »eller« ændres til »»,«.

Den foreslåede ændring er en præcisering af, at der i § 14, stk. 1, nr. 1, er tale om en opstilling af love og anden regulering, som en overtrædelse af, kan begrunde en tilbagekaldelse af en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

#### Til nr. 8

I buskørselslovens § 14, stk. 1, er oplyst, hvilke omstændigheder der, foruden de tilfælde der er nævnt i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009, kan føre til tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1.

Det følger således af § 14, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til buskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i lovgivning, der er nævnt i litra a-h. I § 12, stk. 1, nr. 1, findes kravet om, at for at få udstedt en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1 og 2, skal virksomheden kunne sandsynliggøre, at den vil kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik (vandelskravet).

I artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009 er oplyst hvilken lovgivning, der som minimum skal indgå i de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for at leve op til vandelskravet. Her er bl.a. oplyst lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, arbejdstid, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, herunder obligatorisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivningen.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette indebærer bl.a., at der tilføjes yderligere lovgivning, som skal indgå i de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for at leve op til

vandelskravet. Der er tale om lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser og cabotagekørsel.

På baggrund heraf foreslås i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, indsat følgende nye litra:

- »i) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- j) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- k) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- l) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- m) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- n) lovgivning om handelsret,
- o) lovgivning om erhvervsansvar eller
- p) konkurslovgivning eller«.

Den foreslåede indsættelse af nye litra i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, vil for det første indebære, at en udstedt tilladelse kan tilbagekaldes ved grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra k, 2. led, og lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, jf. den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, litra m, i forbindelse med udførelse af buskørselserhvervet.

Den foreslåede indsættelse af de nye litra vil for det andet indebære en præcisering af, at en udstedt tilladelse ligeledes kan tilbagekaldes ved grov eller gentagende overtrædelse af EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra i, EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra j, lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra k, 1. led, lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra l, lovgivning om handelsret, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra n, lovgivning om erhvervsansvar, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra o, og konkurslovgivning, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra p, i forbindelse med udførelse af buskørselserhvervet. Der er for denne del af den foreslåede ændring tale om en videreførelse af gældende ret, da disse overtrædelser i forvejen fulgte af artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Alle disse overtrædelser vil skulle indgå i vurderingen af, om indehaveren af tilladelsen må antages ikke længere at opfylde vandelskravet i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra i, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Ved EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel forstås bestemmelserne herom i forordning (EU) nr. 1072/2009 og forordning (EU) nr. 1073/2009 samt ændringer heraf, herunder bl.a. ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra j, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet i forbindelse

med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Ved EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet forstås bestemmelserne herom i forordning (EU) nr. 1071/2009 samt ændringer heraf, herunder bl.a. ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra k, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. For så vidt angår første led i bestemmelsen er der tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet forstås navnlig lov om arbejdstid. Ved lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport forstås navnlig udstationeringsdirektivet.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra l, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås bestemmelserne herom i lovebekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer (synsloven) samt administrative forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder bl.a. bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 om godkendelse og syn af køretøjer, bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer og bekendtgørelse nr. 1306 af 7. september 2020 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra m, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt.

Ved lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser forstås bestemmelser herom i kontraktskonventionsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 139 af 17. februar 2014.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra n, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om handelsret i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra o, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om erhvervsansvar i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved handelsret og erhvervsansvar forstås bl.a. aftaleloven, købeloven, international handelsret, obligationsretten og selskabsloven samt indgåelse af kontraktforhold i den forbindelse.

Den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra p, vil indebære, at grov eller gentagende overtrædelse af konkurslovgivningen i forbindelse med udførelse af erhvervet, skal indgå i vurderingen af om vandelskravet må antages ikke længere at være opfyldt. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ved konkurslovgivningen forstås navnlig konkursloven.

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 indføres lovgivning om cabotagekørsel ligeledes i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Transportministeriet vurderer ikke, at dette giver anledning til en ændring af buskørselsloven, da overtrædelse heraf vurderes at være omfattet af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b, og den foreslåede § 14, stk. 1, nr. 1, litra i.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen i praksis kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser efter omstændighederne i den konkrete sag, men kan også benytte sig af andre sanktionsmuligheder forinden, herunder skærpet tilsyn og meddelelse af en advarsel. I vurderingen af, hvilke sanktionsmuligheder, der benyttes, indgår forholdets karakter og grovhed, gentagelsestilfælde, virksomhedens størrelse eller lignende.

Til nr. 9

Det følger af buskørselslovens § 14 b, at i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring eller udlejning mv. kan af myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Bestemmelsen indebærer, at myndighederne i forbindelse med sager om tilbagekaldelse kan videregive oplysninger om overtrædelser begået af en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i ved udførelse af hvervet, til tilladelsesindehaveren. Det er alene oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, der kan videregives.

Ved videregivelse af oplysninger i nødvendigt omfang forstås videregivelse med henblik på at opfylde forvaltningslovens krav om partshøring og begrundelseskrav.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14 b således, at efter »fører« indsættes »administrerende direktør«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at også oplysninger om overtrædelser begået af virksomhedens administrerende direktør kan videregives til tilladelsesindehaveren, hvor dette ikke er samme person. Der er tale om en præcisering af indholdet i buskørselslovens § 14 b, da en administrerende direktør må formodes at være en anden, der optræder i indehaverens interesse. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 10

Der er ikke i dag hjemmel til, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med buskørselslovens § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1

Det følger af artikel 12 i forordning (EF) nr. 1071/2009, at der skal føres tilsyn med, at de virksomheder, som har fået udstedt en vejtransporttilladelse, fortsat opfylder kravene i forordningens artikel 3 (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige



kvalifikationer). Med henblik herpå foretager medlemsstaterne kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse.

Ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 12 i forordning (EF) nr. 1071/2009, således, at hvor det er relevant, kan der foretages kontrolbesøg i virksomhedens lokaler, som led i de kompetente myndigheders tilsyn med, at virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse, fortsat opfylder kravene i forordningens artikel 3 (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer).

Med en ændring af kontroldirektivet, jf. direktiv (EU) nr. 2020/1057, indfører Vejpakken krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol. For mobile lønmodtagere fremgår disse regler af lov om arbejdstid, mens reguleringen i forhold til selvstændige vognmænd er implementeret ved bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, Bekendtgørelsen regulerer arbejdstidsforholdene for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og er udstedt med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås med buskørselslovens § 14 c, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 12, stk. 1, j. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 18, stk. 1, nr. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til en virksomheds forretningslokaler med henblik på at føre tilsyn med at virksomheden fortsat opfylder kravene i buskørselslovens § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, som var en forudsætning for at virksomheden kunne få udstedt buskørselstilladelsen, samt med henblik på at føre kontrol med, om selvstændige vognmænd lever op til reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som fastsat i bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012, der er udstedt med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v., uanset om de findes i papirform eller elektronisk form. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til materialet, fordi det alene findes i elektronisk form.

Kontrollen foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF. I forhold til kontrollen med reglerne om arbejdstid for selvstændige vognmænd er det forventningen, at kontrollen vil blive målrettet virksomheder, der løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Den foreslåede ændring vedrørende adgang uden retskendelse i forbindelse med kontrol med selvstændige vognmænds overholdelse af reglerne om arbejdstid indebærer således alene en beskedent udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb uden for strafferetsplejen. Kontrollen er, ligesom kontrollen på køre- og hviletidsområdet, begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra. Både offentlige og private virksomheder er omfattet af bestemmelsens kontrolområde. Den, transportministeren bemyndiger dertil, kan således udføre kontrol af offentlige og private

virksomheder, der udfører transport omfattet af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Kontrolmyndigheden vil alene have adgang til virksomhedens lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødvendigt. Om det er nødvendigt at kontrollere virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v. i virksomhedens forretningslokaler, beror bl.a. på, om kontrolmyndigheden ikke vil kunne få et tilstrækkeligt retvisende billede af virksomhedens opfyldelse af kravene, hvis der kun føres tilsyn med de oplysninger, som virksomheden selv har oplyst kontrolmyndigheden og som fremgår af offentlige registre.

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejelovent.

Politiet vil om nødvendigt kunne yde bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand vil kunne være aktuell i en situation, hvor kontrolmyndigheden nægtes adgang til en virksomheds forretningslokaler ad frivillighedens vej. Der kan i sådanne særlige tilfælde være behov for, at politiet anvender magt for at få adgang til lokalerne.

I lovforslagets § 4, nr. 11, er indsat en tilsvarende hjemmel til, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med reglerne om arbejdstid for mobile lønmodtager, som fastsat i § 3, stk. 1, 3, og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 i lov om arbejdstids for mobile lønmodtagere. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11.

Det følger af udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til papirer m.v. mod behørig legitimation for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til aflønningskravet i § 8 c, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v.

Med vedtagelse af direktiv (EU) nr. 2020/1057, er der ikke hjemmel til, at føreren skal køre med dokumentation om hans lønvilkår, jf. direktivets artikel 1, stk. 1, litra b). Udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, vurderes derfor til at være i strid med direktivet.

Det forslås med buskørselslovens § 14 c, stk. 2, at videreføre udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, delvist, således at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj, som udstationerer fører i Danmark, mod behørig legitimation med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 21 b, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Herved har Færdselsstyrelsen adgang til køretøjet, for at kunne tvinge sig adgang til de dokumenter der kan kræves efter den foreslåede § 21, stk. 3, for at kontrollere at virksomheden har opfyldt deres anmeldelsespligt efter den foreslåede § 21, stk. 1.

Færdselsstyrelsens adgang til køretøjet uden retskendelse vil være et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, som retssikkerhedsloven i sin helhed finder anvendelse på. Ifølge retssikkerhedslovens § 5, stk. 1, skal en part underrettes forud for gennemførelsen af en beslutning

om iværksættelse af et tvangsindgreb. Dette udgangspunkt kan fraviges helt eller delvist, navnlig hvis øjemedet med tvangsindgrebets gennemførelse ville forspildes, hvis forudgående underretning skulle gives.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan § 14 c, stk. 2, ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1.

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

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

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

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

Det foreslås desuden, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af kontrollen.

Politiets bistand vil kunne være påkrævet, hvor Færdselsstyrelsen - i forbindelse med myndighedens deltagelse i politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer - nægtes adgang til dokumentation, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til forslåede § 21, og hvor f.eks. formålet med kontrollen forspildes, hvis ikke adgang opnås.

Med forslaget til buskørselslovens § 14 c, stk. 3, fastsættes, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.

Til nr. 11

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. pkt., at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 efter buskørselslovens § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former, jf. buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt.

Indehaveren af en tilladelse eller godkendelse kan således forlange en afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelse indbragt for domstolene.

Hvis afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen træffes i medfør af en i buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt. nævnt bestemmelse indbringes denne for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i strafferetsplejens former. Dette er tilfældet, da der i § 15, stk. 1, 3. pkt., er tale om tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelsen på baggrund af overtrædelse af buskørselslovingen og anden lovgivning i øvrigt.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt., således, at »litra b-h« ændres to steder til »litra b-p«.

Det foreslåede vil indebære, at en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse med baggrund i de lovgivninger, der er nævnt i § 14, stk. 1, litra i-p, tilsvarende skal behandles efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og behandles i strafferetsplejens former, hvis afgørelsen forlanges indbragt af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen.

#### Til nr. 12

Efter buskørselslovens § 16, stk. 3, kan en virksomhed, der har fået tilladelse efter § 1, stk. 1, jf. § 12, i en periode på op til 3 måneder midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny transportleder, der opfylder kravene i § 13 b efter anmeldelse til Trafikstyrelsen inden 14 dage efter transportlederens fratreden. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

Bestemmelsen foreslås ophævet og i stedet fastsat i en bekendtgørelse udstedt i medfør af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 13. Ophævelsen foreslås for at skabe parallelitet mellem gods- og buskørselsområdet med hensyn til fristen for godkendelse af en ny transportleder. Det er hensigten, at der ved bekendtgørelse fastsættes en frist på op til seks måneder i stedet for de tre, som det er tilfældet i dag.

#### Til nr. 13

Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om ansøgningers indhold samt om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde.

Buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, indeholder hjemmel for transportministeren til at fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse til buskørsel og om godkendelse som transportleder, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt i den forbindelse.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, således, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. 1 d.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger til erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, jf. § 1, stk. 1, og udlejning og udlåning af motorkøretøjer, jf. § 1, stk. 1, uden fører, jf. § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning.

Der vil med bemyndigelsen kunne fastsættes regler om udformningen af den udstedte tilladelse, samt krav til ansøgningens indhold. Det bemærkes, at der ikke med bemyndigelsen vil kunne fastsættes nationale særkrav, for så vidt angår tilladelse efter § 1, stk. 1. Krav, som i forvejen følger direkte af forordning (EF) nr. 1071/2009 eller nr. 1072/2009, eller som forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte, kan dog fastsættes i medfør af bemyndigelsen.

Desuden vil der være hjemmel til at fastsætte regler om den digitale løsning, som ansøgninger om tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives ved.

Til nr. 14 og 15

Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 11 og 12, at transportministeren kan fastsætte regler om udøvelse af vognmandsvirksomhed og adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009 og denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 11, således, at »og« ændres til »,«, og buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 12, således, at ».« ændres til »og«.

De foreslåede ændringer er konsekvensændringer som følge af den foreslåede indsættelse af et nyt nr. 13 i buskørselslovens § 18, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 16.

Til nr. 16

Det følger af artikel 13, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at den kompetente myndighed kan give en virksomhed højst seks måneder til at ansætte en afløser for transportlederen, hvis denne ikke længere opfylder vandelskravet eller kravet til faglige kvalifikationer, idet fristen kan forlænges med tre måneder, hvis transportlederen afgår ved døden eller bliver fysisk ude af stand til at varetage sit hverv.

Det foreslås at indsætte et nyt nummer i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 13, hvorefter, transportministeren kan fastsætte regler om frister for godkendelse af ny transportleder i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bemyndigelsesbestemmelsen foreslås for at udspecificere fristen for, hvornår en transportvirksomhed skal have ansat en ny transportleder efter den tidligere transportleders fratræden.

Bestemmelsen foreslås endvidere indskrevet for at skabe parallelitet mellem gods- og buskørselsområdet og for at supplere forordning (EF) nr. 1071/2009, artikel 13, stk. 1, således at der for begge områder indskrives en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler ved transportlederens fratræden i virksomheder, som er indehaver af fællesskabstilladelser, uden der foreligger tab af vandel, faglige kvalifikationer eller dødsfald, som ikke nævnes direkte i forordningen.

Herudover er det transportministeriets vurdering, at der er behov for at fastsætte nærmere vedrørende dødsfald. Muligheden for at fortsætte en virksomhed efter dødsfald anses som nødvendig i praksis, særligt i de tilfælde, hvor ejeren i en personligt drevet virksomhed måtte afgå ved døden, og hvor eksempelvis barnet eller ægtefællen, som har medvirket til driften af virksomheden, får mulighed for

midlertidigt at fortsætte virksomheden med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende. Det vil endvidere være muligt at starte en ny virksomhed og ansøge om tilladelse med videre hertil.

Det er Transportministeriets vurdering, at dette er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1071/2009, herunder de i forordningens artikel 13 anførte frister.

Til nr. 17

## § 21

Anvendelsesområdet for udstationeringslovens regler om udstationering af fragtførere følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5. Reglerne finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelene af kombineret transport i Danmark.

Det følger af udstationeringslovens § 8 d, stk. 1, at udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark for at udføre cabotagekørsel eller vejdelene af kombineret transport skal anmelde deres kørsel hos Erhvervsstyrelsen, senest samtidig med at den påbegyndes.

Det følger af § 3, stk. 1, i bekendtgørelsen nr. 250 af 23. februar 2021, at virksomheden eller en af virksomheden hertil bemyndiget person skal anmelde følgende til Erhvervsstyrelsen via Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark samtidig med kørselens påbegyndelse:

- Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
- Oplysninger om transportform.
- Registreringsnummer på det trækkende køretøj.
- Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.
- Identiteten af og kontaktoplysninger på de chauffører, der udfører den pågældende kørsel.
- Hvilken type kørsel, der udføres.

Med vedtagelse af direktiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Det følger af direktivets artikel 1, hvornår en fører anses for at være udstationeret i direktivets forstand.

Det følger af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke administrative krav medlemsstaterne kan stille til de udenlandske virksomheders anmeldelse af udstationeringen. Udenlandske virksomheder kan kun forpligtes til senest ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret, ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

Med forslaget til buskørselslovens § 21, stk. 1, forslås det, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer førere af erhvervmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal senest samtidig med, at udstationeringen påbegyndes anmelde deres kørsel ved at indsende en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI, så reglerne om anmeldelsespligten er i overensstemmelse med direktivet.

Forslaget vil indebære, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere, forpligtes til at anmelde udstationering via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Anmeldelsespligten

omfatter alene virksomheder med ansatte, hvorimod selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte ikke vil være omfattet af anmeldelsespligten. Det vil være Færdselsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret. Anmeldelse skal senest foretages samtidig med udstationeringen, hvilket vil være tidspunktet hvor kørslen påbegyndes.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at en fører er udstationeret og omfattet af reglerne herom, hvis føreren udfører vejtransport, som præciseret i direktivets artikel 1. Ved fastlæggelse af, om føreren er udstationeret, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Det er vurderingen at føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) Buscabotagekørsel,
- 2) vejdelen af kombineret transport, eller
- 3) ikkebilateral international transport i Danmark.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 3-6, at der er visse undtagelser til, hvornår en fører er udstationeret. En fører anses ikke for at være udstationeret, når denne udfører bilaterale transporter med hensyn til passagerer uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF. Ved denne type kørsler er det vurderet, at der er en for tæt tilknytning til etableringsmedlemsstaten til, at der kan være tale om en udstationeringssituation. En fører anses derfor heller ikke som udstationeret i forbindelse med udførelse af en kombineret transport, såfremt vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter. Bilateral transport med passagerer er lejlighedsvis eller rutekørsel, som defineret i forordning nr. 1073/2009, hvor en fører udfører en eller flere af følgende transporter:

1. optager passagerer i en etableringsmedlemsstat og sætter dem af i en anden medlemsstat eller et tredjeland
2. optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten eller
3. optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland

Føreren er endvidere undtaget fra udstationeringsreglerne, når denne i forbindelse med en bilateral transport, optager passagerer en gang og/eller afsætter passagerer en gang i de medlemsstater eller tredjelands, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke tilbyder personbefordring mellem to steder i den medlemsstat, der krydses. Det samme gælder for tilbagereisen. Undtagelsen er desuden forudsat, at føreren manuelt registrerer oplysningerne om grænsepassage. Undtagelsen finder dog kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, skal være påmonteret i køretøjer der er registreret i en medlemsstat for første gang. Fra dette tidspunkt finder undtagelserne for supplerende aktiviteter udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer.

En udstationeringsperiode anses for at være afsluttet, når der ikke længere kan etableres en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Det fremgår endvidere af direktivets art. 1, stk. 8, at en udstationering anses for at være afsluttet, når føreren forlader værtsmedlemsstaten under udførelsen af den internationale transport af passagerer, hvilket også omfatter tomkørsel.

Med forslaget til § 21, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra a), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav i overensstemmelse med direktivet:

- Operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger.
- Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- Førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- Startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den.
- Udstationeringens planlagte start- og slutdato.
- Nummerpladerne på motorkøretøjerne.
- Om de udførte transporttjenester er international transport eller cabotagekørsel.

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, stk. 2, at en udenlandsk virksomhed skal give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage deres kontrol efter stk. 1, når styrelsen anmoder herom. Det følger af bemærkninger til bestemmelsen, at kravet også omfatter chaufførerne i forbindelse med vejsidekontroller, jf. jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 34. Det følger af § 4, stk. 1, i bekendtgørelsen nr. 250 af 23. februar 2021, at virksomheden skal på forlangende forevise følgende dokumentation til politiet eller Færdselsstyrelsen:

- Anmeldelse i Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark.
- Ansættelseskontrakt for chaufføren.
- Lønsedler eller anden dokumentation med tilsvarende oplysninger, hvor det er muligt at se metoden for udregningen af løn for transporten, for de perioder, hvor chaufføren for den pågældende virksomhed, inden for det seneste år har udført cabotagekørsel med gods, buscabotagekørsel eller kombineret transport.
- Arbejdstidsopgørelse for chaufføren eller anden tilsvarende dokumentation for samme periode som dokumentationen for aflønning og bevis for lønudbetaling.
- Fragtdokumenter, transportkontrakter eller kontroldokumenter for samme periode som dokumentation for aflønning.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der kan stilles til dokumentation under udstationeringsperioden. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra b), at chauffører kun kan forpligtes råde over og tilgængeliggøre dokumentation, som følger af direktivet. Virksomhederne er forpligtede til at sikre, at føreren råder over dokumentationen.



Med forslaget til § 21, stk. 3, forslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efteranmodning fra kontrolmyndigheden i udstationeringsperioden.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra b), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav i overensstemmelse med direktivet, som føreren skal råde over på papir eller i elektronisk form:

- en kopi af udstationeringserklæringen
- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Med vedtagelse af direktiv nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der skal stilles til dokumentation efter udstationeringsperiodens ophør. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til at indsende de oplysninger, som følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), efter anmodning fra de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted. Det følger bl.a. heraf, at virksomheden kun kan forpligtes til at sende oplysninger om aflønningen efter udstationeringens ophør. Det kan desuden kun kræves, at oplysningerne sendes via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Virksomheden skal sende oplysningerne senest 8 uger efter anmodningen.

Med forslaget til § 21, stk. 4, foreslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

Forslaget vil indebære, transportministeren kan fastsætte regler om, at virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge dokumentation, der måtte være relevant for Færdselsstyrelsens kontrol med virksomheden. Bestemmelsen har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen kan føre effektiv kontrol med, om det i lovgivningen fastsatte krav til aflønning overholdes.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst efter udstationeringens ophør via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav efter § 21, stk. 4, i overensstemmelse med direktivet:

- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel
- dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden
- ansættelseskontrakten eller tilsvarende dokument
- arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og
- bevis for betaling

Der vil ikke kunne fastsættes yderligere krav end, hvad der følger af ovenstående. Der vil kun kunne fastsættes yderligere krav i tilfælde af, at EU-reglerne ændres.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at virksomheden skal sende oplysningerne senest 8 uger efter anmodningen, hvorfor dette også vil følge af bekendtgørelsen. Fristen på otte uger regnes fra dagen efter, at Færdselsstyrelsen sender anmodningen.

Det foreslås i buskørselslovens § 21, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter den foreslåede stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI anmode de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

Forslaget vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, Færdselsstyrelsen adgang til at indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed via IMI fra etableringslandet eller andre landes myndigheder.

Dette kan f.eks. ske med bistand fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA) eller via bilaterale samarbejdsaftaler med andre landes myndigheder.

#### § 21 a

Det følger af § 8 c, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer chauffører til Danmark for at udføre cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat af transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter i stk. 2. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Minimumstimesatsen reguleres årligt, jf. § 3, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021. Herved sikres fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandsk virksomheder, der udfører rent national kørsel i Danmark.

Med forslaget til buskørselslovens § 21 a, stk. 1, foreslås det at videreføre aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, for buskørsel, således at aflønningskravet gælder for udenlandske virksomheder, som udstationerer fører der udfører buscabotagekørsel.

Den foreslåede ændring vil indebære, at aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c videreføres i sin helhed. Som konsekvens af, at reglerne overflyttes til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven vil buskørselsloven dog kun regulere de tilfælde, der omfatter kørsel med erhvervmæssig personbefordring. Godskørsel reguleres i godskørselsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 24.

Ved fastlæggelse af, om virksomheden er arbejdsgiver for den lønmodtager, der udfører transporten skal tages udgangspunkt i det almindelige arbejdsretlige lønmodtagerbegreb, som kendes fra f.eks. ferieloven. Ved en lønmodtager forstås en person, der modtager vederlag for personligt arbejde i tjenesteforhold. Om en person, og i dette tilfælde chaufføren, befinder sig i en lønmodtagerrelation til den udenlandske virksomhed beror på en konkret helhedsvurdering. En lønmodtager er

karakteriseret ved i kraft af en arbejdsaftale at have pligt til personligt at udføre erhvervsmæssigt arbejde efter arbejdsgiverens instruktioner, for arbejdsgiverens regning og risiko, under arbejdsgiverens tilsyn og i arbejdsgiverens navn, og som har krav på en modydelse for arbejdet betalt af arbejdsgiveren. Der vil som hovedregel være tale om et vederlag, som udmåles i forhold til den medgæede tid (timeløn, 14-dages løn eller månedsløn).

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

Med forslaget til buskørselslovens § 21 a, stk. 2, videreføres transportministerens bemyndigelse i udstationeringslovens § 8 c, stk. 2, til efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter at fastsætte nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

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

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

### § 21 b

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, stk. 1, at Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter 6 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Med forslaget til buskørselslovens § 21 b videreføres Færdselsstyrelsens tilsyn med aflønningskravet og anmeldelsespligten. Desuden indføres en tilsynsforpligtelse med dokumentationskravet, der fastsættes i medfør af den foreslåede § 21, stk. 3.

Videreførelsen vil betyde, kontrollen fortsat vil blive understøttet af politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer. Når et køretøj standses i forbindelse med politiets vejsidekontrol, vil politiet således kunne kontrollere, om transport-virksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel. Denne kontrol vil navnlig have til formål at understøtte, at der sættes ind over for virksomheder, der ikke - som krævet - foretager anmeldelse af en udstationering i Danmark, eller som ikke overholder dokumentationskravet der fastsættes i forskrifter i medfør af den foreslåede § 21, stk. 3.

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, vil fortsat blive foretaget som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret. Færdselsstyrelsens kontrol med aflønningskravet vil dog først kunne foretages efter udstationeringens ophør, jf. den foreslåede § 21, stk. 4. Der henvises således til bemærkningerne hertil.

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

Buskørselslovens § 17 a om tilbageholdelse af køretøjer finder desuden anvendelse ved politiets eller færdselsstyrelsens tilsyn efter den foreslåede § 21 b, således at politiet har hjemmel til at tilbageholde et køretøj, med hvis politiet eller Færdselsstyrelsen konstaterer, at der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 21, stk. 1, eller dokumentationskravet efter reglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 21, stk. 3, ikke er overholdt.

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

### § 21 c

Det følger af udstationeringslovens § 8 b, stk. 1, at kompetente myndigheder i Danmark sender på forespørgsel fra kompetente myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger gennem IMI til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Det følger af lovbemærkningerne til § 8 b, stk. 1, Arbejdstilsynet som udgangspunkt er kompetent myndighed i forhold til besvarelse af anmodninger fra andre landes kompetente myndigheder efter direktiv 2014/67/EU. Alt efter hvilke oplysninger, der anmodes om, kan også andre myndigheder være kompetent myndighed. F.eks. vil SKAT være kompetent myndighed ved anmodninger om skatteoplysninger, og Erhvervsstyrelsen ved anmodning om oplysninger om virksomhedsregistreringer, jf. jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 178 som fremsat, side 32.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der stilles til de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten, hvis de kompetence myndighed i en medlemsstat, hvor udstationeringen finder sted, ikke modtager oplysninger fra den udenlandske virksomhed. Det følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), at de kompetence myndigheder i etableringsmedlemsstaten skal sikre, at de fremsender den dokumentation, der er anmodet om, til de kompetence myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI inden for 25 arbejdsdage efter datoen for anmodningen om gensidig bistand.

Det forslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 1, at Færdselsstyrelsen på forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande kan sende oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysningerne senest 25 arbejdsdage efter anmodningen om gensidig bistand.

Forslaget vil indebære, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at besvare anmodninger fra kompetente myndigheder i andre medlemslande om gensidig bistand, hvad angår udstationering af fører i vejtransportsektoren. Herved sikres det gensidige myndighedssamarbejde, som følger af direktivet.

Det forslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at anmode en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et landet EU- eller EØS-land, om oplysninger der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

Forslaget vil indebære, at danske virksomheder der udstationerer førere til andre medlemsstater forpligtes til at indsende visse oplysninger, såfremt Færdselsstyrelsen anmoder herom. Herved sikres, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til alle relevante oplysninger, da ikke alle oplysninger, som en kompetent myndighed i et andet land, kan anmode om, vil kunne indhentes fra offentlige registre. Dette vil således kræve bistand fra den danske virksomhed.

Det forslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra c), regulerer hvordan og hvornår de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor udstationeringen fandt sted, kan anmode om gensidig bistand. Det forventes, at det ved bekendtgørelse bl.a. vil blive fastsat, at anmodning skal sendes via IMI efter de 8 uger, som den udenlandske virksomhed har til at sende dokumentationen i overensstemmelse med direktivet. Desuden vil de oplysninger, som Færdselsstyrelsen vil kunne kræve af danske virksomheder, der udstationerer fører være begrænset til de oplysninger, der følger af direktivets artikel 1, stk. 11, litra c):

- bevis på, at transporterne finder sted i Danmark
- data fra takograf og nationalitetsmærket for de lande, hvor chaufføren opholdte sig, da vedkommende udførte international vejtransporter eller cabotagekørsel
- dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden
- ansættelseskontrakten eller tilsvarende dokument

Det følger af buskørselslovens § 22, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, eller § 20 a, stk. 4.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 22, *stk. 1, nr. 1*, således, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 1.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af § 21, stk. 1, og § 21 a, stk. 1, som forpligter udenlandske virksomheder, der udstationere førere i Danmark til at anmelde kørslen, stiller krav til aflønning samt forpligter danske virksomheder, som udstationerer chauffører inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, til efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, at sende oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage det gensidige myndighedsarbejde efter § 21 c, stk. 1.. Buskørselslovens § 22 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse, hvis virksomheden undlader rettidig at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 21, stk. 1, undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 21 a, stk. 1 eller undlader at sende oplysninger til Færdselsstyrelsen efter § 21 c, stk. 2.

Det følger af direktivets 2020/1057 artikel 5, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter der medvirker til for manglende overholdelse af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til reglerne om udstationering. Aktørerne som medvirker til, at til den udenlandske virksomhed ikke overholder de foreslåede regler om udstationering, vil således kunne straffes for medvirken efter straffelovens § 23. Det bemærkes, at det følger af straffelovens § 23, stk. 3, at straffen for medvirken ved lovovertrædelser der ikke straffes med højere straf end fængsel i 4 måneder kan bortfalde, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed. Det følger således modsætningsvist af bestemmelsen, at straf for medvirken til lovovertrædelser, der kun medfører bødestraf, kræver forsæt. Der skal derfor være klart bevis for, at speditøren mv. har været bekendt med og medvirket til, at den konkrete transport blev udført i strid med reglerne om udstationering af chauffører.

Til nr. 19

Det følger af udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, at det, ved straffens udmåling ved overtrædelse af udstationeringslovens § 8 d, om anmeldelsespligten, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

Det følger endvidere af buskørselslovens § 22, stk. 2, at der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. Med hjemmel i denne bestemmelse er der blandt andet indført bødestraf i § 6 i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd om bødestraf for overtrædelse af bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 3-5, § 4, stk. 1-3, og § 5 vedrørende gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, registrering og opbevaring af registrering af arbejdstid samt bestemmelserne om natarbejde og pauser.

§ 6 i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for

overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-6, samt regler om tilbageholdelse af udenlandske køretøjer med henblik på at sikre betaling af forskyldte bøder m.v., jf. færdselslovens § 120, stk. 1-3.

Med den foreslåede § 22, *stk. 6*, videreføres udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, således at det fremgår klart, hvad der kan betragtes, som skærpende omstændigheder ved overtrædelse af den foreslåede § 21, stk. 1.

Formålet med anmeldelsespligten efter det foreslåede § 21, stk. 1, er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, hvilke udenlandske virksomheder der udstationerer førere i Danmark, for at kunne kontrollere efter udstationeringens ophør, om de overholder det lovfastede

krav til aflønning. Det er derfor afgørende for en effektiv kontrol, at udenlandske virksomheder overholder anmeldelsespligten.

Det forudsættes, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i IMI som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normaltilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 36.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i IMI sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen, f.eks. hvis de anmeldte oplysninger er forbundet med fejl, som ikke muliggør, at kontrolmyndighederne kan komme i kontakt med den udenlandske virksomhed, eller hvis identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren ikke er korrekte.

Det foreslås desuden, at bøden for overtrædelse af manglende eller mangelfuld anmeldelse i IMI skal hæves med 100 pct. I normaltilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 37.

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

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

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

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

Det foreslås endvidere, at der indsættes et nyt § 22, *stk. 7*, hvorefter der i forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.

Der indføres dermed hjemmel til at fastsætte straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Det forventes, at bestemmelsen vil blive udmøntet til at fastsætte straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1 om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3 og 4 om forpligtelsen til at registrere arbejdstid og til at opbevare disse registreringer, § 4, stk. 1-3 om pauser og § 5 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og



virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Dermed gives mulighed for at fastsætte samme sanktionsniveau for lønmodtagere omfattet af lov om arbejdstid som for selvstændige vognmænd omfattet af bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger. Forslaget medfører endvidere, at der indføres hjemmel til at fastsætte sanktionsbestemmelser om straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder, som svarer til sanktionsbestemmelserne på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118, stk. 13.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1 og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen. Det er Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at virksomhedens bøder for overtrædelser udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

På baggrund heraf foreslås det, at førerens bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 1.000 kr. pr. overtrædelse, og at virksomhedens bøde for den tilsvarende overtrædelse bør udmåles til det dobbelte, dvs. 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke bør fastsættes regler om bodeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden

hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Det foreslås endelig, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. Transportministeriet skal hertil bemærke, at der dermed indføres hjemmel til, at der i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd kan indføres regler om absolut kumulation med inspiration i bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Dette vil betyde, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bødeloftet fastsættes til 30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat vil der i bekendtgørelsen også blive indført hjemmel til, at udgangspunktet om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter.

Til nr. 20

Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforlæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af udstationeringslovens kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 3 og 4, at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Med den foreslåede § 22 c, stk. 1, videreføres udstationeringslovens § 10, stk. 2, således at transportministeren fortsat efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforlæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af de foreslåede § 21 og § 21 a og regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelser, erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Med den foreslåede § 22 c, stk. 2, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne

i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg.

Med den foreslåede § 22 c, stk. 3, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at den videre forfølgning bortfalder, hvis bødeforlægget vedtages. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at adgangen til at udstede administrative bødeforlæg vil omfatte overtrædelser af anmeldelsespligten i § 21 og aflønningskravet i § 21 a, og der vil kunne udstedes bødeforlæg, hvis overtrædelserne er klare og ukomplicerede, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved et administrativt bødeforlæg, indgiver Færdselsstyrelsen i stedet en politianmeldelse. Færdselsstyrelsen indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtagerne ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforlæg.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Det følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5, at lovens kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Med vedtagelse af direktiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås, at udstationeringslovens § 1, stk. 5, ophæves, som konsekvens af, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 19, og § 2, nr. 17.

Udstationeringslovens § 5, stk. 6, bliver som konsekvens heraf til stk. 5.

Til nr. 2

Det følger af udstationeringslovens § 7 b, stk. 2, at levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1 og 2, og regler fastsat i medfør af § 7 a, stk. 6.

Med vedtagelse af direktiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås, at udstationeringslovens § 7 b, stk. 2, ophæves som konsekvens af, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 19, og § 2, nr. 17.

Udstationeringslovens § 7 b, stk. 3, bliver som konsekvens heraf til stk. 2.

Til nr. 3

Udstationeringslovens kapitel 4 a regulerer vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Med vedtagelse af direktiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås at udstationeringslovens kapitel 4 a og bestemmelserne heri (§§ 8 c - 8 g), ophæves, som konsekvens af, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 19, og § 2, nr. 17.

Til nr. 4

Efter § 10 a, stk. 1, i udstationeringsloven kan visse overtrædelser af udstationeringsloven straffes med bøde. Det følger af § 10 a, stk. 2, nr. 4 og 5 at virksomheden kan straffes med bøde, når den undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1 eller undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.

Det foreslås at § 10 a, stk. 1, nr. 4 og 5, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af kapitel 4 a og herved §§ 8 c, stk. 1 og 8 d, stk. 1, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

Til nr. 5

Det følger af udstationeringslovens § 10 a, stk. 3, det ved straffens udmåling efter § 10 a, stk. 1, nr. 1-3 og 5 betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelserne er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelserne i øvrigt er af grovere karakter.

Det foreslås at ændre udstationeringslovens § 10 a, stk. 3, således, at »stk. 1, nr. 1-3 og 5« ændres til »§ stk. 1, nr. 1-3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 10 a, stk. 1, nr. 5, jf. lovforslagets § 3, nr. 4.

Til nr. 6

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

Det foreslås, at § 10 a, stk. 4, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 10 a, stk. 1, nr. 4, jf. lovforslagets § 3, nr. 4.

Til nr. 7

Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Det foreslås, at § 10 d, stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af udstationeringslovens kapitel 4 a, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

Udstationeringslovens § 10 d, stk. 3 og 4, bliver som konsekvens heraf til stk. 2 og 3.

Til nr. 8

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

Det foreslås, at § 10 e ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af kapitel 4 a og herved §§ 8 c, 8 d og 8 e, stk. 4, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

#### *Til § 4*

Til nr. 1

Den gældende fodnote til lov om arbejdstids titel opremser de retsakter, som loven gennemfører.

Det foreslås, at fodnoten til lov om arbejdstid titel affattes på ny, således at den indeholder en opdateret reference til alle gældende EU-forskrifter til loven. Den ændrede affattelse skyldes implementeringen af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF

Derfor indsættes »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49).« i fodnoten.

Til nr. 2

De gældende bestemmelser i § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 i lov om arbejdstid henviser til den dagældende køre- og hviletidsforordning ((EØF) nr. 3820/85).

Det foreslås derfor i § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5, at »(EØF) nr. 3820/85« ændres til: »(EF) nr. 561/2006«, som er den gældende køre- og hviletidsforordnings nummer, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

Den foreslåede ændring medfører ikke materielle ændringer i bestemmelsen, da den gældende køre- og hviletidsforordning i hovedtræk viderefører den tidligere.

Til nr. 3

§ 1 i lov om arbejdstid fastsætter lovens anvendelsesområde. Det fremgår således af § 1, stk. 1, at loven finder anvendelse for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Som undtagelse hertil fremgår det af § 1, stk. 2, at § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke finder anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, angivne rettigheder. Derudover fremgår det af § 1, stk. 3, at for lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 2 nævnte rettigheder, finder § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angivet kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat.

Det fremgår af forarbejderne til § 1, stk. 2, jf. lovforslag nr. 19 af 23. februar 2005, at bestemmelser i loven, der giver lønmodtagere de i direktivet indeholdte rettigheder, ikke gælder for lønmodtagere, som er sikret disse rettigheder i medfør af kollektiv overenskomst. Den kollektive overenskomst kan være indgået før lovens ikrafttræden eller på et senere tidspunkt. Kravet om, at overenskomsten skal sikre lønmodtageren de i direktivet angivne rettigheder, betyder også, at det ved kollektiv overenskomst kan besluttes, at udnytte direktivets undtagelsesmuligheder.

Videre fremgår det af de specielle bemærkninger til § 1, stk. 3, at ikke-overenskomstansatte lønmodtagere, der er ansat på en virksomhed, der er delvis overenskomstdækket, og som indgår en skriftlig aftale med arbejdsgiveren om, at overenskomsten, som er gældende for andre medarbejdere

på virksomheden, og som sikrer lønmodtageren de i stk. 2 nævnte rettigheder, også er gældende for dem, ikke er omfattet af de bestemmelser i loven, der giver lønmodtagerne de i direktivet indeholdte rettigheder.

Det foreslås i lovforslagets § 4, nr. 3, at § 1, stk. 2 og 3, ophæves.

Loven finder herefter anvendelse for alle mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten, jf. § 1, stk. 1.

Det vil herefter ikke være muligt at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster, men det vil fortsat være muligt for arbejdsmarkedets parter at indgå kollektive overenskomster med aftaler om arbejdstid i det omfang, at disse aftaler om arbejdstid er i overensstemmelse med de materielle bestemmelser i loven. I det omfang arbejdsmarkedets parter har indgået kollektive overenskomster, der implementerer vejtransportdirektivet om arbejdstid, vil disse kollektive overenskomster kunne opretholdes i det omfang, de pågældende kollektive overenskomster er i overensstemmelse med loven.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken er foretaget en ændring af kontroldirektivet således, at der indføres krav om, at der skal foretages myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. Det er Transportministeriets vurdering, at det er en forudsætning for, at der kan indføres regler om kontrol, sanktioner og håndhævelse af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, at de pågældende mobile lønmodtagere er omfattet af lov om arbejdstid.

Betegnelsen mobile lønmodtagere omfatter førere, hjælpere, konduktører, samt lønmodtagere, der deltager i vejtransport uden at have opgaver som chauffør, da det er deltagelsen i de nævnte vejtransportaktiviteter, der er betingelsen for at være omfattet af loven.

Derfor skal arbejdstiden for medfølgende flyttemænd, rejseguides, mekanikere og andre, der falder ind under definitionen af en mobil lønmodtager, tilrettelægges efter samme regler som gælder for føreren af et køretøj, der anvendes til en af køre- og hviletidsforordningen eller eventuelt af AETR-overenskomsten omfattet transport.

Lønmodtagere, der ikke er mobile, er ikke omfattet af vejtransportsektorens særlige regelsæt, men vil i stedet være omfattet af de almindelige arbejdstidsregler. Kontorpersonalet i et spedititionsfirma vil eksempelvis være omfattet af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet eller en overenskomst, der sikrer lønmodtagerne tilsvarende rettigheder gennem implementering af det for nævnte lov tilgrundliggende direktiv.

Mobile lønmodtagere vil efter omstændighederne kunne komme i berøring med såvel de særlige arbejdstidsregler for vejtransportsektoren som de generelle arbejdstidsregler, eksempelvis hvis en lønmodtager den ene dag deltager i en vejtransport, der er omfattet af forordningen, og den anden dag deltager i en transport, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen. En sådan lønmodtager vil være omfattet af de regler, der knytter sig til den konkrete arbejdsopgave, men i tilfælde, hvor begge regelsæt i princippet kunne anvendes i forhold til lønmodtageren, vil det i de sjældne tilfælde, hvor der kan opstå konflikt mellem regelsættene under henvisning til § 1, stk. 3, i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet være de specielle regler vedrørende vejtransportsektoren, der gælder.

De vejtransportaktiviteter, som er omfattet af loven, fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 1, og AETR-overenskomstens artikel 2, stk. 2. Følgende former for vejtransport er omfattet:

- a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

Fra den 1. juli 2026 vil godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton tillige være omfattet af loven.

Ved vejtransport forstås herefter al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport. Ved køretøj forstås et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med definitionerne i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra b).

Vejtransport med en række køretøjer er i medfør af køre- og hviletidsforordningens artikel 3 undtaget fra forordningens anvendelsesområde og dermed også fra denne lovs anvendelsesområde. Dette gælder for vejtransport med:

- a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km;
- aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:
  - i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller
  - ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde

inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke udføres mod vederlag;

- b) køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen;
- c) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol;
- d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp;
- e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver;
- f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted;



g) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug;

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport;

ha) køretøjer med en største tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, som bruges til godstransport, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet;

i) erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

Tilsvarende vil der kunne være køretøjer nævnt i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, der er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og dermed også fra denne lovs anvendelsesområde. Ifølge forordningens artikel 13 kan enhver medlemsstat på sit eget område, for så vidt som det er foreneligt med de i forordningens artikel 1 fastsatte mål, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af en række køretøjer, undtages fra bestemmelserne i forordningens artikel 5-9 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser. Samtlige de undtagelser, som er oplyst i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, er indarbejdet i § 2 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Som det fremgår, finder loven herefter hovedsagelig anvendelse for mobile lønmodtager, der deltager i vejtransportaktiviteter med tunge køretøjer til godstransport og personbefordring.

Til nr. 4

Den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, henviser til dagældende bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten.

Med dette lovforslags § 4, nr. 5 foreslås indført hjemmel til, at den referenceperiode, der er nævnt i § 3, stk. 1, 1. pkt., af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan fastsættes til højst seks måneder.

Det foreslås at nyaffatte § 3, stk. 1, således, at den får følgende ordlyd: Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.« Den foreslåede ændring har for det første til hensigt at opdatere bestemmelsen med de gældende bestemmelser i forordningen og AETR-overenskomsten. Denne del af ændringen medfører ikke materielle ændringer, da der er tale om en videreførelse af de tidligere gældende regler i køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten.

Derudover er formålet med den foreslåede ændring af indsætte en henvisning til det foreslåede § 3, stk. 6, i § 3, stk. 1, for at sikre, at der kan ske håndhævelse og sanktionering af overtrædelser af den

gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer også i de situationer, hvor der ved kollektive overenskomster er indgået aftale om, at referenceperioden er fastsat til seks måneder.

Til nr. 5

§ 3 regulerer mobile lønmodtageres ugentlige arbejdstid og registreringen heraf. I bestemmelsens første stykke, der gennemfører artikel 4, litra a) i vejtransportdirektivet om arbejdstid, fremgår det, at mobile lønmodtagere højst må arbejde 48 timer om ugen i gennemsnit, og at referenceperioden for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid er 4 måneder. Med undtagelse af de situationer, hvorefter den ugentlige hvileperiode efter køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten kan udskydes ved personbefordring, som ikke er rutekørsel, må der ikke arbejdes mere end 60 timer i én uge. Hvis den ugentlige hvileperiode udskydes i overensstemmelse med det i forordningen eller AETR-overenskomsten fastsatte, vil den samlede køretid - og dermed den samlede arbejdstid - kunne komme op på 65 timer i en enkelt uge, da artikel 6, stk. 1 i såvel forordning som overenskomst tillader op til 9 timers daglig kørsel, som to gange ugentligt kan udvides til 10 timer.

§ 3, stk. 1 indeholder således hovedreglen i forhold til gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer ugentligt beregnet over en periode på 4 måneder. Denne 4 måneders periode betegnes referenceperioden. Endvidere indeholder § 3, stk. 1, hovedreglen i forhold til maksimal ugentlig arbejdstid, som ikke må overstige 60 timer.

Det følger af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse kan vedtages undtagelser fra artikel 4 ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, eller hvis dette ikke er muligt, ved love og administrative bestemmelser. Muligheden for at undtage fra artikel 4 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

Denne mulighed for at aftale undtagelser til den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid er i dag implementeret i lovens § 9, hvorefter beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder. Derudover giver § 1, stk. 2 og 3 arbejdsmarkedets parter mulighed for at implementere direktivet, herunder direktivets undtagelsesmuligheder, ved kollektive overenskomster.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 3, *stk. 6*, hvorefter den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan fastsættes til højst seks måneder.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes der i loven hjemmel til, at arbejdsmarkedets parter kan udnytte direktivets undtagelsesmulighed vedrørende fastsættelse af en referenceperiode på højst seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets nr. 3, som ophæver § 1, stk. 2 og 3, som gav parterne mulighed for at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster. Heri lå også en mulighed for at implementere direktivets undtagelsesmuligheder.

Med den foreslåede ændring indsættes direkte hjemmel i loven til, at parterne ved kollektive overenskomster kan fastsætte en referenceperiode på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

Transportministeriet er bekendt med, at der i dag er fastsat en referenceperiode på seks måneder i enkelte kollektive overenskomster for mobile lønmodtagere omfattet af lovens anvendelsesområde, og det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en mulighed herfor direkte i loven, fremfor ved udstedelse af en bekendtgørelse med hjemmel i § 9. Dermed sikres, at arbejdsmarkedets parter kan opretholde de indgåede kollektive overenskomster med referenceperioder på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer, såfremt disse i øvrigt lever op til lovens bestemmelser.

Samtidig sikres det ved at implementere undtagelsesmuligheden direkte i loven, at der kan fastsættes regler i loven om sanktioner for overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid også i de situationer, hvor arbejdsmarkedets parter har fastsat en referenceperiode, der er mere end 4 måneder, som er udgangspunktet i § 3, stk. 1.

Det er en betingelse for fastsættelse af referenceperioden på op til seks måneder, at der foreligger objektive eller tekniske grunde eller hensyn til arbejdets tilrettelæggelse, jf. artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid. Direktivet angiver ikke fortolkningsbidrag til, hvad der nærmere skal forstås ved ”objektive eller tekniske grunde eller hensyn til arbejdets tilrettelæggelse”. Det er Transportministeriets vurdering, at der skal foretages en konkret vurdering i den enkelte sag, og at der i den forbindelse kan lægges vægt på, om den mobile lønmodtager udfører arbejde, der er sæsonbetonet og dermed udsat for perioder med stort arbejdspress f.eks. op til højtider efterfulgt af mere stille perioder, eller om den mobile lønmodtager transporterer særlige typer af gods, som medfører lignende udsving i arbejdstiden og dermed behov for fastsættelse af en referenceperiode på op til seks måneder frem for lovens udgangspunkt på fire måneder, jf. § 3, stk. 1.

I de situationer, hvor arbejdsmarkedets parter med hjemmel i den foreslåede § 3, stk. 6, har fastsat en referenceperiode på seks måneder, vil det fortsat være et krav, at den mobile lønmodtager højst arbejder 60 timer i en enkelt uge, jf. § 3, stk. 1, 2. pkt., og den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må herefter ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på seks måneder.

Til nr. 6

Det følger af § 7, stk. 3, at for lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til den i stk. 1 nævnte, eller sager om en godtgørelse for en afskedigelse svarende til den i stk. 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.

Bestemmelsen medfører, at sager om krav fra organiserede lønmodtagere omfattet af en kollektiv overenskomst, som implementerer direktivet, skal afgøres efter de fagretlige regler, men at lønmodtagere omfattet af en kollektiv overenskomst har mulighed for at indbringe spørgsmål om krænkelse af de i overenskomsten fastsatte rettigheder og tilkendelse af en godtgørelse for de civile domstole, hvis sådanne spørgsmål ikke underkastes fagretlig behandling. Sager om krav fra uorganiserede lønmodtagere, hvis ansættelsesgrundlag tillige omfatter bestemmelserne i en overenskomst, skal afgøres ved de civile domstole, som i den forbindelse skal lægge bestemmelserne

i den kollektive overenskomst til grund. Dette gælder også lønmodtagere, der i medfør af en individuel aftale efter § 1, stk. 3, er sikret direktivets rettigheder i henhold til en kollektiv overenskomst.

Det foreslås, at § 7, stk. 3, ophæves.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets nr. 3, hvorefter § 1, stk. 2 og 3, ophæves, således at det ikke længere er muligt at implementere direktivet ved kollektiv overenskomst.

Til nr. 7

§ 8 fastsætter bødestraf for manglende opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 3 og 4, til at registrere arbejdstiden og opbevare de registrerede oplysninger. Arbejdsgiver kan straffes for ikke at registrere eller for mangelfuld registrering, herunder for ikke at opbevare de registrerede oplysninger i to år efter udløbet af den periode, der udgør grundlaget for beregningen af den mobile lønmodtagers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid (referenceperioden). Arbejdsgiver kan også straffes for at undlade skriftligt at anmode den mobile lønmodtager om at aflægge regnskab for arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver.

Det fremgår endvidere af forarbejderne til bestemmelsen, at lønmodtager kan straffes for ikke at oplyse om arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver, eller for at have afgivet ukorrekte oplysninger herom. Hvis den mobile lønmodtager over for arbejdsgiver har oplyst at arbejde et fast antal timer ugentligt i et andet ansættelsesforhold, f.eks. ved at give arbejdsgiver en kopi af ansættelsesbeviset fra det andet ansættelsesforhold, og ikke oplyser om ændringer i den ugentlige arbejdstid i det andet ansættelsesforhold, kan den mobile lønmodtager også straffes.

§ 8 implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens 118 a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt

udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Det foreslås i lovforslagets § 4, nr. 7, at nyaffatte § 8, stk. 1, således at den får følgende ordlyd: »Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«.

Der indføres dermed straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1, om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3 og 4, om forpligtelsen til at registrere arbejdstid og til at opbevare disse registreringer, § 4, stk. 1-3, om pauser og § 6 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som er implementeret i henholdsvis lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger. Forslaget medfører endvidere, at der indføres en sanktionsbestemmelse om straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder, som svarer til sanktionsbestemmelserne på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118, stk. 13.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsetyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1, og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen. Det er Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at virksomhedens bøder for overtrædelser udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

På baggrund heraf foreslås det, at førerens bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 1.000 kr. pr. overtrædelse, og at virksomhedens bøde for den tilsvarende overtrædelse bør udmåles til det dobbelte, dvs. 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke bør fastsættes regler om bødeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Til nr. 8

Lov om arbejdstid indeholder ikke i dag en bemyndigelse til at fastsætte regler om straf for overtrædelse af forskrifter fastsat i medfør af loven. Loven indeholder endvidere ikke regler vedrørende arbejdsgivers bødeansvar i de situationer, hvor overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgivere som forsætlig eller uagtsom.

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselsloven fastsat bestemmelser herom. Det følger således af færdselslovens § 118, stk. 13, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf i form af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i de forordninger, der er nævnt i færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

I §§ 11 og 12 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen er det fastsat, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, der er strafsanktionerede.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 14, at der for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller brugeren af køretøjet som forsætlig eller uagtsom. Bestemmelserne herom fremgår desuden af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 13 om objektivt individualansvar.

Det foreslås, at der indsættes et nyt stykke i § 8, *stk. 3*, hvorefter der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af

bestemmelser i forskrifterne. Det foreslås endvidere, at der indsættes et nyt stykke i § 8, stk. 4, hvorefter der for overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Anvendelsesområdet for den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 8, stk. 3, er særligt i de situationer, hvor der ved bekendtgørelse er fastsat regler om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver til enhver tid på forlangende af kontrolmedarbejdere i Færdselsstyrelsen skal forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid for dens mobile lønmodtagere, det vil sige de registreringer, som arbejdsgiveren har registreret og opbevaret i medfør af lovens § 3, stk. 3 og 4. For at sikre en effektiv kontrol er det Transportministeriets vurdering, at manglende overholdelse af forpligtelsen til at forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid skal kunne straffes, og at denne straffehjemmel fastsættes på bekendtgørelsesniveau. Reglerne om udlevering af dokumentation i forbindelse med administrativ virksomhedskontrol vil blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 9 a, jf. nærmere herom i bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11.

Med den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 4, indføres rent objektivt strafansvar for arbejdsgiver, når mobile lønmodtagere i tjenesteforhold hos denne overtræder lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6. Dette ansvar vedrører alene selve det forhold, at lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6 overtrædes.

Det er Transportministeriets opfattelse, at et objektivt ansvar på dette område, ligesom på køre- og hviletidsområdet, er af væsentlig betydning for at sikre, at arbejdsgivere fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og i forbindelse med deres tilrettelæggelse af arbejdet generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav. Herved sikres opfyldelse af direktivets formål om egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse af mobile lønmodtagere.

Til nr. 9

Lov om arbejdstid indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til

forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-6, samt regler om tilbageholdelse af udenlandske køretøjer med henblik på at sikre betaling af forskyldte bøder m.v., jf. færdselslovens § 120, stk. 1-3.

Det foreslås med inspiration fra sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet, at der indsættes en ny § 8 a, i lov om arbejdstid vedrørende absolut kumulation.

Det foreslås således i § 8 a, stk. 1, at har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestraffen for overtrædelsen af den eller de andre love.

I § 8 a, stk. 2 foreslås, at har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelsen af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og overtrædelsen af den eller de andre love medfører frihedsstraf.

Derudover foreslås i § 8 a, stk. 3, at bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

I forhold til den foreslåede § 8 a, stk. 1, skal Transportministeriet bemærke, at bestemmelsen med inspiration i en lignende bestemmelse på køre- og hviletidsområdet, indfører absolut kumulation af bøder i sager om overtrædelse af lov om arbejdstid eller forskrifter fastsat i medfør heraf. Det betyder, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bødeloftet fastsættes til



30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Samme overvejelser som i § 8 a, stk. 1, ligger til grund for det foreslåede § 8 a, stk. 2, hvorefter det foreslås, at der i tilfælde af, at en af overtrædelserne af lov om arbejdstid eller andre love, medfører en frihedsstraf samtidig med, at der er foretaget en overtrædelse af lov om arbejdstid, der medfører bødestraf, skal pålægges en bøde ved siden af frihedsstraffen.

Det skal bemærkes, at det alene er bøder for overtrædelse af lov om arbejdstid eller forskrifter udstedt i medfør heraf, der er omfattet af princippet om absolut kumulation efter bestemmelserne i den foreslåede § 8 a, stk. 1 og 2. De foreslåede bestemmelser angår ikke fastsættelse af bøder uden for lovens anvendelsesområde. Ved flere samtidige overtrædelser af anden lovgivning, der medfører bødestraf, vil den samlede bøde for disse overtrædelser således kunne fastsættes uafhængigt af de foreslåede regler, hvorimod én eller flere samtidige bøder for overtrædelse af lov om arbejdstid vil skulle medtages fuldt ud ved bodeberegningen.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, foreslås det i § 8 a, stk. 3, at bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter. Bestemmelsen vil f.eks. også kunne finde anvendelse i tilfælde, hvor reglerne om absolut kumulation ville betyde, at der skulle idømmes en mindre tillæggsbøde til en længere frihedsstraf. Det skal imidlertid fremhæves, at der som alt overvejende hovedregel skal anvendes absolut kumulation. Er der således tale om en kortere frihedsstraf, forudsættes det, at der idømmes en tillæggsbøde, hvis der til samtidig påkendelse foreligger en overtrædelse af lov om arbejdstid, der udløser en bødestraf af en vis størrelse.

Med indførelse af den foreslåede ordning vedrørende overtrædelser af lov om arbejdstid og forskrifter udstedt i medfør heraf bør der alene udmåles en skærpet bøde i gentagelsestilfælde, hvis der enten ved lovgivning eller ved administrative retningslinjer, herunder Rigsadvokatens bodekatalog, er fastsat bestemmelser herom.

Det foreslås endvidere, at der indsættes en ny bestemmelse i § 8 b om tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid. Det foreslås således i § 8 b, stk. 1, at politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3. I § 8 b, stk. 2, foreslås, at med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1. I § 8 b, stk. 3, foreslås, at i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, finder færdselslovens § 120 tilsvarende anvendelse.

Baggrunden for de foreslåede bestemmelser er at indføre samme adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid, som i dag gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens §§ 120, stk. 1-3, og 120 a, stk. 1, nr. 4-6. Kontrollen med arbejdstid vil fremadrettet ske som en udvidelse af den gældende vej- og virksomhedskontrol med køre- og hviletid, og Transportministeriet finder på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at indføre de samme regler for tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid, som dem, der i dag er gældende i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

I forhold til den foreslåede § 8 b, stk. 1, bemærkes, at politiet hermed får mulighed for at tilbageholde et køretøj i forbindelse med vejkontrol, hvis det konstateres, at føreren ikke overholder reglerne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning at give politiet mulighed for at kunne tilbageholde køretøjet, når føreren har overtrådt bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og pauser, med henblik på at føreren enten på stedet skal holde pause eller hvil, eller at der tilkaldes en anden fører, der i overensstemmelse med de gældende regler kan fortsætte kørslen. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil føreren har holdt pausen eller hvilet, eller en tilkaldt fører kan fortsætte kørslen. Dette betyder, at der i praksis sker en kontrol med, at transporten ikke kan fortsætte, før reglerne i lov om arbejdstid er overholdt. Det bemærkes i den forbindelse, at politiets vejkontrol med overholdelse af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og pauser er begrænset til de aspekter, der effektivt kan kontrolleres ved hjælp af takografen, og at det således alene er overtrædelser af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og pauser, som kan konstateres via takografen, som kan føre til tilbageholdelse af køretøjet.

Det bemærkes endvidere, at der ikke med den foreslåede bestemmelse er tilsigtet ændringer i den gældende retstilstand i relation til politiets mulighed for efter færdselslovens § 77 at kunne standse køretøjer med henblik på at undersøge det for fejl og mangler, herunder muligheden for at inddrage køretøjets nummerplade, i tilfælde hvor køretøjet er til fare for færdselssikkerheden.

I forhold til den foreslåede bestemmelse i § 8 b, stk. 2, skal Transportministeriet bemærke, at bestemmelsen indeholder en henvisning til retsplejelovens regler om beslaglæggelse med henblik på konfiskation. Den principielle hovedregel efter retsplejelovens kapitel 74 er, at det er en domstol, som skal tage stilling til spørgsmålet om beslaglæggelse. Efter bestemmelserne i retsplejeloven kan politiet dog, hvor en beslutning om beslaglæggelse ikke uden fare kan udsættes, foretage en foreløbig beslaglæggelse. I tilfælde, hvor politiet har foretaget en sådan foreløbig beslaglæggelse, skal rettens stadfæstelse af indgrebet indhentes inden 24 timer, hvis den, mod hvem indgrebet retter sig, fremsætter anmodning herom.

I forhold til den foreslåede bestemmelse i § 8 b, stk. 3, finder Transportministeriet det hensigtsmæssigt at lade færdselslovens § 120 finde tilsvarende anvendelse i tilfælde af overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid. Er såvel føreren som det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet således tilbageholdes af politiet, indtil forskyldte bøder for overtrædelser af lov om arbejdstid er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Med den foreslåede bestemmelse om anvendelse af færdselslovens § 120 ved overtrædelse af bestemmelserne i lov om arbejdstid sikres, at politiet i vejkontrollen har de samme beføjelser ved udenlandske chaufførers overtrædelser af lov om arbejdstid som ved udenlandske chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Til nr. 10

Det følger af § 9, at beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder.

Der er ifølge forarbejderne til bestemmelsen tale om en adgang til at fravige det i § 6 fastsatte maksimum på 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde, og en adgang til at udvide den i § 3, stk. 1, nævnte referenceperiode til seks måneder, jf. lovforslag nr. 19 af 23. februar 2005.

Ifølge Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF er der ligeledes tale om en adgang til at fravige det i artikel 4 i vejtransportdirektivet om arbejdstid fastsatte maksimum på 60 timers ugentlig arbejdstid, som er implementeret i § 3, stk. 1, i lov om arbejdstid.

Det foreslås i lovforslagets § 4, nr. 10, at der efter »parter« indsættes: »og efter høring af Færdselsstyrelsen«.

Ændringen medfører et krav om, at beskæftigelsesministeren skal foretage en høring af Færdselsstyrelsen forud for udstedelse af en bekendtgørelse, hvori der fastsættes regler om fravigelser. Baggrunden for dette forslag er, at det er Færdselsstyrelsen, der ved virksomhedskontrollen skal kontrollere overholdelsen af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, natarbejde og pauser, og en forudgående høring af Færdselsstyrelsen skal derfor være med til at sikre, at de fastsatte undtagelser kan håndteres i Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol.

Som konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, vedrørende mulighed for at fastsætte en referenceperiode på seks måneder ved kollektiv overenskomst, vil hjemlen i § 9 fremadrettet alene være relevant i forhold til at fastsætte fravigelser fra reglen i § 3, stk. 1, 2. pkt. om maksimum på 60 timers ugentlig arbejdstid og § 6 om maksimum på 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde. Det fremgår af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der kan fastsættes undtagelser til bestemmelsen om maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse.

Der er ikke på nuværende tidspunkt udstedt regler med hjemmel i bestemmelsen, hvilket kan skyldes muligheden for i dag at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid. Med den foreslåede ophævelse af denne mulighed, jf. lovforslagets § 4, nr. 3, kan bestemmelsen blive relevant for arbejdsmarkedets parter, hvis der er behov for regler om fravigelser til § 3, stk. 1, 2. pkt., om maksimalt 60 timers ugentlig arbejdstid og § 6 om maksimalt 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde.

Til nr. 11

Lov om arbejdstid indeholder ingen regler om kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde.

Med en ændring af kontroldirektivet, jf. direktiv (EU) nr. 2020/1057 indfører Vejpakken krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser

og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes en ny bestemmelse i § 9 a, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om gennemførelse og kontrol med arbejdstid samt hjemler mulighed for at foretage uanmeldte kontrolbesøg uden retskendelse. Det foreslås således i § 9 a, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Det foreslås endvidere i § 9 a, stk. 2, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 samt bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse i § 9 a, stk. 1, er det nye krav om myndighedskontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol, som blev indført med Vejpakken ved en ændring af kontroldirektivet.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 9 a, stk. 1, medfører, at der på bekendtgørelsesniveau kan fastsættes administrative bestemmelser om vej- og virksomhedskontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde samt bestemmelser om udveksling af oplysninger mellem medlemsstater, om samordnede kontroller og om risikoklassificering af virksomheder. Endvidere kan der på bekendtgørelsesniveau fastsættes en bestemmelse om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver til enhver tid på forlangende af kontrolmedarbejdere i Færdselsstyrelsen skal forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid for dens mobile lønmodtagere.

Det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat administrative bestemmelser om kontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, herunder bestemmelser om, at den administrative virksomhedskontrol, som omfatter kontrol med overholdelse af krav vedrørende gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid udføres af Færdselsstyrelsen, samt at vejkontrollen, som omfatter kontrol med udvidet maksimal ugentlig arbejdstid på 60 timer, som fastsat i artikel 4, litra a) i vejtransportdirektivet om arbejdstid og anden ugentlig arbejdstid som fastsat i artikel 4 og 5 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, kun hvor teknologi gør det muligt at kontrollere dette effektivt, udføres af politiet.

Endvidere er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at arbejdsmarkedets parter involveres i kontrollen i de situationer, hvor der ved kollektive overenskomster er aftalt fravigelser til reglerne om arbejdstid i medfør af den foreslåede § 3, stk. 6, og regler fastsat i medfør af den foreslåede § 9. Der kan i den forbindelse fastsættes regler om tilsyn hermed.

Der forventes derudover at blive fastsat bestemmelser om kontrolperioden for kontrol med arbejdstid, som ved vejkontrollen er den pågældende dag, hvor den mobile lønmodtager standses og de forudgående 28 dage, og ved den administrative virksomhedskontrol er én måned. Dermed svarer

kontrolperioden i forhold til kontrol med arbejdstid til kontrolperioden på køre- og hviletidsområdet. Til brug for beregning af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid vil Færdselsstyrelsen i forbindelse med virksomhedskontrollen anmode om registreringer af arbejdstid for hele referenceperioden.

Det forventes, at den nye kontrol med arbejdstid vil blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det som udgangspunkt alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Den foreslåede bestemmelse i § 9 a, stk. 2, medfører, at den, transportministeren bemyndiger dertil, uden retskendelse kan udføre kontrolbesøg i virksomheder, svarende til den kontrol der udføres på køre- og hviletidsområdet.

Da kontrollen med overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid målrettes de virksomheder, hvis førere har mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, vil den foreslåede ændring alene indebære en beskeden udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb uden for strafferetsplejen. Kontrollen er, ligesom kontrollen på køre- og hviletidsområdet, begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra. Både offentlige og private virksomheder er omfattet af bestemmelsens kontrolområde. Den, transportministeren bemyndiger dertil, kan således udføre kontrol af offentlige og private virksomheder, der udfører transport omfattet af lov om arbejdstid.

Det foreslås, at adgangen til kontrolbesøg kan ske uden retskendelse, således at formålet med kontrolbesøget ikke forspildes som følge af den tid, der skal bruges til at indhente en retskendelse. Det foreslås, at politiet om nødvendigt yder bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand kan eksempelvis være nødvendig i det tilfælde, hvor en virksomhed ikke giver kontrolmyndigheden adgang til deres forretningslokaler, lagerlokaler, transportmidler m.v.

Den foreslåede adgang efter § 9 a, stk. 2, vil blive administreret i overensstemmelse med lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, således at denne lovs processuelle regler skal overholdes ved gennemførelsen af den umiddelbare virksomhedskontrol. Dette indebærer bl.a., at virksomheden som hovedregel skal underrettes forud for gennemførelsen af en beslutning om iværksættelse af virksomhedskontrol uden retskendelse, jf. lovens § 5, stk. 1, medmindre kontrolmyndigheden efter en konkret vurdering finder, at kravet om en sådan forudgående underretning helt eller delvist kan fraviges i medfør af lovens § 5, stk. 4. I det omfang, kontroldirektivet ikke er i overensstemmelse med retssikkerhedslovens bestemmelser, følger det umiddelbart af princippet om EU-rettens forrang, at de EU-retlige regler i alle tilfælde går forud for retssikkerhedsloven. Kontroldirektivets regler går således forud for reglerne i retssikkerhedsloven.

#### *Til § 5*

Ved lovforslagets § 5, stk. 1, foreslås, at loven træder i kraft den 2. februar 2022, jf. dog stk. 2-4.

Det er de foreslåede udstationeringsregler i godskørselsloven og buskørselsloven, ændringerne til lov om arbejdstid, konsekvensændringer i udstationeringsloven samt den foreslåede bestemmelse om indsendelse af ansøgning via digital løsning i buskørselsloven, som træder i kraft den 2. februar 2022.

Ved lovforslagets § 5, stk. 2, foreslås, at § 1, nr. 3-18, 20-36, 38-40, og § 2, nr. 3-9 og 11-16, træder i kraft den 21. februar 2022. § 14, stk. 1, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 37, og § 14 c, stk. 1, i lov om buskørsel som affattet ved denne lovs § 2, nr. 10, træder i kraft den 21. februar 2022.

Forslaget indebærer, at de ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, som følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.

Ved lovforslagets § 5, stk. 3, foreslås, at lovforslagets § 1, stk. 2, træder i kraft den 1. januar 2023.

Ved lovforslagets § 5, stk. 4, foreslås, at transportministeren fastsætter regler om overgangsordninger.

Forslaget vil indebære, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for bl.a. ansøgninger om tilladelser til godskørsel, som allerede er indgivet til Færdselsstyrelsen og allerede udstedte tilladelser. Ligeledes kan der fastsættes regler om overgangsordninger for de virksomheder, der som følge af lovforslaget endvidere vil være omfattet af krav om tilladelse. Dette er bl.a. tilfældet for virksomheder, der udfører international godskørsel i varebiler, og virksomheder, der udfører national godskørsel i varebiler, og som fragter gods med en samlet vægt på under 11 kg pr. stykgods. Der vil bl.a. kunne fastsættes regler om afdragsaftaler med SKAT om indfrielse af restancer og fritagelse for krav om bl.a. faglige kvalifikationer m.v.

Ændringsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan ikke sættes i kraft herfor, da godskørselsloven, buskørselsloven, udstationeringsloven og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren ikke gælder for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1.

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 1 i lov nr. 870 af 14. juni 2020, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EU-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17).

## § 1. ---

*Stk. 2.* Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse

**1. Fodnoten** til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49).«

**2. § 1, stk. 2,** affattes således:

»*Stk. 2.* Den, der er etableret på dansk område og udfører national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil.

hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4.* Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde.

*Stk. 5.* Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

**§ 3.** Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.«

**3.** I § 1 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal fra den 21. maj 2022 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.«

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

**4.** I § 1, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, ændres »*stk. 5*« til: »*stk. 6*«.

**5.** § 1, *stk. 5*, der bliver *stk. 6*, affattes således:

»*Stk. 6.* Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne har solgt, købt, udlån, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal, for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«

**6.** § 3, *stk. 1* og *2*, affattes således:

»Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og



2) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover og

3) kan sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 2.* For at der kan udstedes tilladelse til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der har tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, skal virksomheden ud over kravene i stk. 1 opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26 EF (forordning nr. 1071/2009).

*Stk. 3.* Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der ud over at leve op til kravene i stk. 1 har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

*Stk. 4-5.* ---

*Stk. 6.* Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

1) ---

2) har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der

a) ---

b) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-i, eller

c) ---

Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26 EF (forordning nr. 1071/2009),

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og

3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 3 og 4.

*Stk. 2.* Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og

3) udviser god vandel, jf. stk. 6 og 7, og § 6, stk. 3 og 4.«

**7.** I § 3, *stk. 3*, ændres »stk. 1« til: »stk. 2«.

**8.** I § 3, *stk. 6*, indsættes efter »stk. 1, nr. 3,«: »eller stk. 2, nr. 3,«.

**9.** I § 3, *stk. 6, nr. 2, litra b*, ændres »litra a-i« til: »litra a-q«.

**10.** I § 3 indsættes som *stk. 7*:

»Stk. 7. Stk. 6 finder tilsvarende anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.«

**§ 4.** En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2, skal have en godkendt transportleder, der

1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs

3) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

5) kan sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 2.* En transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, skal ud over kravene i stk. 1 opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1072/2009.

*Stk. 3.* En transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal ud over kravene i stk. 1

1) faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde,

2) være bosiddende i et EU-/EØS-land og

3) have de nødvendige faglige kvalifikationer.

*Stk. 4.* Drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejeren.

**11. § 4** affattes således:

»§ 4. En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 3, skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

5) udviser god vandel, jf. § 3, stk. 6 og 7.

*Stk. 2.* En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal have en godkendt transportleder, der

1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2,

5) udvise god vandel, jf. § 3, stk. 6 og 7,

6) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,

7) er bosiddende i et EU-/EØS-land og

8) har de nødvendige faglige kvalifikationer.

*Stk. 3.* Drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejer.«

**§ 5.** Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for ansøgninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter § 1, stk. 2.

**§ 6.** Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

*Stk. 2-3.* ---

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

*Stk. 5-8.* ---

*Stk. 9.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1 eller 2.

**§ 6 a.** ---

*Stk. 2-3.* ---

*Stk. 4.* Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2, godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2

*Stk. 5-6.* ---

*Stk. 7.* For godkendelse i henhold til stk. 3 og 4 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, tilsvarende anvendelse.

**12.** I § 5, *stk. 1*, ændres »§ 1, stk. 1 og 2« til: »§ 1, stk. 1-3«.

**13.** § 5, *stk. 2 og 3*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 3, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger og frister for ansøgninger efter § 1, stk. 2, herunder om, hvilke økonomiske og faglige krav, der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.«

**14.** I § 6, *stk. 1*, indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**15.** I § 6, *stk. 4*, indsættes efter »§ 1, stk. 2«: »og 3«.

**16.** I § 6, *stk. 9*, indsættes efter »transportleder«: »ansat«, og »eller 2« ændres til: », 2 eller 3«.

**17.** To steder i § 6 a, *stk. 4*, indsættes efter »stk. 2«: »eller 3«.

**18.** I § 6 a, *stk. 7*, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

*Stk. 8. ---*

**§ 6 c. ---**

*Stk. 2-5. ---*

**19.** Efter § 6 c indsættes før overskriften før § 7:

*»Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer fragtførere i Danmark*

**§ 6 d.** En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører af gods inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal, senest ved udstationeringens begyndelse, udfylde en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet Informationssystemet for det indre marked (IMI). Føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) Cabotagekørsel med gods,
- 2) vejdelen af kombineret transport, eller
- 3) ikkebilateral international transport i Danmark.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheden i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

**§ 6 e.** En udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som fastsættes i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden:

1) Cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt oversigter 3.500 kg, eller

2) vejdelen af kombineret transport i Danmark.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 6, stk. 3, nr. 1.

**§ 6 f.** Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet der fastsættes i medfør af § 6 d, stk. 3 og aflønningskravet efter § 6 e.

**§ 6 g.** Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Oplysninger kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og gensidig bistand.

*Stk. 2.* En dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, skal, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, sende oplysninger der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.«

## **§ 8. ---**

*Stk. 2-3. ---*

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 3, nr. 1.

**20.** I § 8, *stk. 4*, ændres »stk. 3, nr. 1« til: »stk. 4, nr. 1«.

**§ 11.** Et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, skal, såfremt motorkøretøjet, vogntoget eller varebilen anvendes til firmakørsel, anmeldes til SKAT, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom.

*Stk. 2. ---*

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

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

a)-g) ---

h) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller

i) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller

2) ---

**21.** I § 11, stk. 1, 1. pkt., ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**22.** I § 12, stk. 1, indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**23.** I § 12, stk. 1, nr. 1, litra h og i, ændres »eller« til: »,«.

**24.** I § 12, stk. 1, nr. 1, indsættes som nye litra:

»j) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,

k) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,

m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,

n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

o) lovgivning om handelsret,

p) lovgivning om erhvervsansvar eller

q) konkurslovgivning eller«.

*Stk. 2.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

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

a)-h) ---

2) ---

*Stk. 3.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange drift har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilsvarende tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 2, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.

*Stk. 4.* ---

*Stk. 5.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed, kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1-3, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

*Stk. 6.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

*Stk. 7.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter stk. 1-5 eller artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller nægtes fornyet, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 3 henholdsvis § 4.

**25.** I § 12, stk. 2, nr. 1, ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

**26.** I § 12, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«.

**27.** I § 12, stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«.

**28.** I § 12, stk. 5, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**29.** I § 12, stk. 6, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

**30.** I § 12, stk. 7, ændres »stk. 3, nr. 1« til: »stk. 4, nr. 1«, og efter »stk. 1« indsættes: »eller 3«.

*Stk. 8.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for godkendelse af en ny transportleder i forbindelse med fratrædelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling el. lign

**§ 12 a.** I forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

**§ 13.** En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 5, eller § 12, stk. 6, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i, og stk. 2, nr. 1, litra b-h, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

**31.** To steder i § 12, *stk. 8*, ændres »§ 1, stk. 2« til: »§ 1, stk. 1-3«.

**32.** I § 12 *a* indsættes efter »fører«: », administrerende direktør«.

**33.** To steder i § 13, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »litra b-i« til: »litra b-q«.



*Stk. 2.* Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b.

*Stk. 3.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden ikke må udøves under ankesagens behandling.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 5, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

*Stk. 5.* ---

**34.** I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »eller 3,«: »eller § 3, stk. 2, nr. 2 eller 3,«, og efter »eller 5« indsættes: », eller § 4, stk. 2, nr. 3 eller 5«.

**35.** I § 13, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 3, stk. 1, nr. 2,«: »og § 3, stk. 2, nr. 2,«, og efter »§ 4, stk. 1, nr. 3,« indsættes: »§ 4, stk. 2, nr. 3«.

**36.** I § 13, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »§ 3, stk. 1, nr. 3,«: »og § 3, stk. 2, nr. 3,«, og efter »nr. 5« indsættes: », og § 4, stk. 2, nr. 5«.

**37.** Efter § 13 indsættes:

»§ 14. Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 2, stk. 2. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 6 f. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.«

**§ 15.** En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, der er tilbagekaldt, jf. § 12, skal sammen med et i henhold til § 9 udleveret afmærkningsskilt straks afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

**§ 16 b.** Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.500 kg eller derover hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling mv. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

*Stk. 2-5.* ---

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

- 1) overtræder § 1, stk. 1-3, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,

**38.** I § 15 indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »eller 3«.

**39.** I § 16 b, *stk. 1*, ændres »totalvægt på 3.500 kg eller derover« til: »tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, eller en varebil eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg«.

**40.** I § 17, *stk. 1, nr. 1*, ændres »§ 1, stk. 1-3« til: »§ 1, stk. 1-4«.

**41.** I § 17, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 6 a, stk. 1«: »og 2, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2«.

3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel eller

4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.

*Stk. 2-5. ---*

**42.** I § 17, *stk. 1, nr. 3*, udgår »bestemmelser, der er indeholdt i«.

**43.** I § 17, *stk. 1, nr. 4*, ændres »stk. 2« til: »stk. 3 og 4«.

**44.** I § 17 indsættes som *stk. 6 og 7*:

»*Stk. 6.* Ved straffens udmåling efter § 6 d, stk. 1, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. «

**45.** Efter § 17 b indsættes:

»§ 17 c. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af § 6 d, § 6 e eller regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

§ 17 b. ---

## § 2.

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, bl.a. ved § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 2 i lov nr. 870 af 14. juni 2020, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17).

### § 1 c. ---

§ 12 Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009),

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226, side 4-17) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49).«

2. Efter § 1 c indsættes i *kapitel 1*:

»§ 1 d. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.«

3. § 12, *stk. 1*, affattes således:

»Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009),

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

2) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, og

3) gør det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 2-3. ---*

*Stk. 4.* Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

1) ---

2) har været godkendt som transportleder i eller har haft væsentlige interesser i en bus- eller godskørselsvirksomhed, der

a) ---

b) i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h, eller

c) ---

**§ 13.** Virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og

3) udviser god vandel, jf. stk. 4 og 5, og § 18, stk. 2.«

**4.** I § 12, stk. 4, nr. 2, litra b, ændres »litra a-h« til: »litra a-p«.

**5.** I § 12 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Stk. 4 finder tilsvarende anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.«

**6.** § 13 affattes således:

»**§ 13.** Virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

3) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

5) gør det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen

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

1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

a)-f) ---

g) skatte- og afgiftslovgivningen eller

h) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller

2) ---

*Stk. 2-6.* ---

3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og  
5) udviser god værdi.

**7.** I § 14, stk. 1, nr. 1, litra g og h, ændres »eller« til: »,«.

**8.** I § 14, stk. 1, nr. 1, indsættes som nye litra:

»i) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,

j) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

k) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,

l) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,

m) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

n) lovgivning om handelsret,

o) lovgivning om erhvervsansvar eller

p) konkurslovgivning eller«.

**§ 14 b.** I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

**9.** I § 14 b indsættes efter »fører«: », administrerende direktør«.

**10.** Efter § 14 b indsættes:  
**»§ 14 c.** Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 og regler fastsat i medfør af denne lovs § 18, stk. 1, nr. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 21 b. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om politiets bistand efter stk. 1 og 2.«

**§ 15.** En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for

**11.** To steder i § 15, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »litra b-h« til: »litra b-p«.

Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

*Stk. 2-5. ---*

**§ 16. ---**

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* Efter anmeldelse til Trafikstyrelsen inden 14 dage efter transportlederens fratreden kan et virksomhed, der har fået tilladelse efter § 1, stk. 1, jf. § 12, i en periode på op til 3 måneder midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny transportleder, der opfylder kravene i § 13 b. I særlige tilfælde kan fristen forlænges

**12.** § 16, stk. 3, ophæves.

**§ 18.** Transportministeren kan fastsætte regler om

1)-2) ---

3) ansøgningers indhold samt om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde,

4)-10) ---

11) udøvelse af vognmandsvirksomhed og  
12) adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning 1073/2009 om denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

**13.** § 18, stk. 1, nr. 3, affattes således:

»3) indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. § 1 d.«

**14.** I § 18, stk. 1, nr. 11, ændres »og« til: »,«.

**15.** I § 18, stk. 1, nr. 12, ændres ».« til: »og«.

**16.** I § 18, stk. 1, indsættes som nr. 13:

»13) frister for godkendelse af en ny transportleder i forbindelse med fratredelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, efter dødsfald, under konkurs



eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling el. lign.«

§ 20 a. ---

17. Efter kapitel 4 c indsættes:

**»Kapitel 5. Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer fragtførere i Danmark**

§ 21. En udenlandsk virksomhed, der udstationerer førere af erhvervsmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal, senest ved udstationeringens begyndelse, udfylde en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet til Informationssystemet for det indre marked (IMI). Føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden:

- 1) Buscabotagekørsel,
- 2) vejdelen af kombineret transport, eller
- 3) ikkebilateral international transport i Danmark.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheder i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

§ 21 a. En udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som fastsættes i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører

buscabotagekørsel for virksomheden i Danmark.

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

**§ 21 b.** Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 21, stk. 1, dokumentationskraver der fastsættes i medfør af § 21, stk. 3, og aflønningskravet efter § 21 a, stk. 1.

**§ 21 c.** Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Oplysninger kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og gensidig bistand.

*Stk. 2.* En dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, skal, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, sende oplysninger der er nødvendige for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.«

**§ 22** Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, eller § 20 a, stk. 4.

2)-3) ---

*Stk. 2-5.* ---

**18.** § 22, *stk. 1, nr. 1*, affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 2,«.

**19.** I § 22 indsættes som *stk. 6* og *7*:

»*Stk. 6.* Ved straffens udmåling efter § 21, stk. 1, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. «

## § 22 b. ---

**20.** Efter § 22 b indsættes:

»§ **22 c.** Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af § 21 og § 21 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

## § 3.

I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 870 af 14. juni 2020, lov nr. 1939 af 15. december 2020 og

**§ 1. ---**

*Stk. 2-4. ---*

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

*Stk. 6. ---*

**§ 7 b. ---**

*Stk. 2.* Levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1 og 2, og regler fastsat i medfør af § 7 a, stk. 6.

*Stk. 3. ---*

**Kapitel 4 a. Vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelen af kombineret transport i Danmark**

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

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

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante

senest ved lov nr. 159 af 2. februar 2021, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 5, ophæves.

Stk. 6 bliver herefter stk. 5.

2. § 7 b, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

3. Kapitel 4 a ophæves.

lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af § 6, stk. 3, nr. 1, i lov om godskørsel, eller § 18, stk. 2, nr. 1, i lov om buskørsel.

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

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

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

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

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

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

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

**§ 8 f.** Efterkommer en udenlandsk virksomhed ikke en anmodning om oplysninger efter § 8 e,

stk. 2, kan Færdselsstyrelsen give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes.

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

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

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

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

1-3) ---

4) Undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1. **4.** § 10 a, stk. 1, nr. 4 og 5, ophæves.

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

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* Ved straffens udmåling efter stk. 1, nr. 1-3 og 5 betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter. **5.** I § 10 a, stk. 3, ændres »stk. 1, nr. 1-3 og 5« til: »stk. 1, nr. 1-3«.

*Stk. 4.* Ved straffes fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved **6.** § 10 a, stk. 4, ophæves.

den pågældende overtrædelse og overtrædelsens karakter i øvrigt.

#### § 10 d. ---

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

*Stk. 3-4.* ---

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

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

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

7. § 10 d, stk. 2, ophæves.

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

8. § 10 e ophæves.

§ 4.

I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren foretages følgende ændringer:

1) Loven gennemfører Rådets direktiv nr. 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35). Direktivet er optrykt som bilag til loven.

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012. Direktiverne er optrykt som bilag til loven.«

§ 1. Denne lov finder anvendelse for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

*Stk. 2-3. ---*

§ 3. Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, afsnit 4 og 5, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit.

2. I § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 ændres »(EØF) nr. 3820/85« til: »(EF) nr. 561/2006«.



*Stk. 2-5. ---*

**§ 4. ---**

*Stk. 2-3. ---*

*Stk. 4.* Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten om pauser i kørslen for førere finder samtidig anvendelse.

**§ 5.** Bestemmelserne om hviletid for førere i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten finder også anvendelse på andre mobile lønmodtagere, der er omfattet af denne lov.

**§ 1. ---**

*Stk. 2.* Denne lovs § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 finder dog ikke anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, angivne rettigheder.

*Stk. 3.* For lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 2 nævnte rettigheder, finder § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angivet kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat.

**§ 3.** Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, afsnit 4 og 5, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit.

**3. § 1, stk. 2 og 3, ophæves.**

**4. § 3, stk. 1, affattes således:**

»Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder

anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.«

*Stk. 2-5. ---*

**5.** I § 3 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., kan af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter fastsættes til højst seks måneder.«

**§ 7. ---**

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* For lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til den i stk. 1 nævnte, eller sager om en godtgørelse for en afskedigelse svarende til den i stk. 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.

**6.** § 7, *stk. 3*, ophæves.

**§ 8.** Overtrædelse af § 3, stk. 3 og 4, straffes med bøde.

**7.** § 8, *stk. 1*, affattes således:

»Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«

*Stk. 2. ---*

**8.** I § 8 indsættes som *stk. 3 og 4*:

»*Stk. 3.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 4.* For overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1 og 6, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

**9.** Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter

udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestrafen for overtrædelsen af den eller de andre love.

*Stk. 2.* Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelsen af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og overtrædelsen af den eller de andre love medfører frihedsstraf.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

**§ 8 b.** Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3.

*Stk. 2.* Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* I tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1-3, finder færdselslovens § 120 tilsvarende anvendelse.«

**§ 9.** Beskæftigelsesministeren kan efter forhandlinger med arbejdsmarkedets parter fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder.

**10.** I § 9 indsættes efter »parter«: »og efter høring af Færdselsstyrelsen«.

**11.** Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs

og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

*Stk. 2.* Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med denne lovs § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 samt bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.«