

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel¹

(om brug af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved lov nr. 746 af 1. juni 2015, lov nr. 735 af 8. juni 2018, lov nr. 870 af 14. juni 2020, lov nr. 159 af 31. januar 2022 og lov nr. 638 af 18. maj 2022 og senest ved lov nr. 639 af 18. maj 2022, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktivet 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2006, nr. L 33, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informations-systemet for det indre marked (»IMI-forordningen«), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU 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 an-

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2006, nr. L 33, side 82, og dele af (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1.

UDKAST

går håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020, nr. L 249, side 49, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1.«

2. I § 1, stk. 1, ændres »med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogn-tog« til: »med et motorkøretøj eller vogn-tog«.

3. I § 1, stk. 2, ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogn-tog« til: »med en varebil eller et vogn-tog«.

4. I § 1, stk. 3, ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogn-tog« til: »med en varebil eller et vogn-tog«.

5. I § 6 a, stk. 5, ændres »med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogn-tog.« til: »for en virksomhed, der er etableret i Danmark.«

6. I § 16, indsættes før stk. 1 som nyt stykke:

»Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer, foreviser dokumentation, som er krævet som led i kørslen.«

Stk. 1-3 bliver herefter stk. 2-4.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2023.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Dansketablerede godskørselsvirksomheders brug af udlejningskøretøjer uden fører, som er lejet i andre medlemsstater

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Tydeliggørelse af politiets kontrolbeføjelser

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

Baggrunden for lovforslaget er implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (herefter udlejningsdirektivet).

Forslaget til ændring af udlejningsdirektivet blev fremsat den 31. maj 2017 som en del af første del af EU's Vejpakke, der indeholdt nye eller ændrede regler til cabotagekørsel, udstationering af chauffører, køre- og hviletider og arbejdstidsregler på vejtransportområdet.

Med ændringerne i udlejningsdirektivet opdateres reglerne med henblik på at fjerne de resterende begrænsninger på anvendelsen af udlejningskøretøjer i international transport og oprette et ensartet regelsæt, som giver transportvirksomheder i hele EU mere lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Konkret udvides udlejningsdirektivets anvendelsesområde, således at der for medlemsstater nu gælder en generel pligt til at tillade anvendelse af et udlejningskøretøj på deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret.

Anvendelsen af udlejningskøretøjer kan nedbringe omkostningerne for virksomheder, som udfører godstransport, og kan på samme tid øge deres driftsmæssige fleksibilitet, hvilket kan bidrage til en øget produktivitet og konkurrenceevne. Desuden er udlejningskøretøjer som regel nyere end køretøjerne i en gennemsnitlig vognpark, hvorfor køretøjerne gennemsnitligt er mere sikre og mindre forurenende. Sidstnævnte antages at have en begrænset effekt i dansk sammenhæng, da den gennemsnitlige vognpark hos danske godstransportvirksomheder vurderes at være forholdsvis ung og moderne.

Det gældende direktiv fra 2006 pålægger kun medlemslandene minimale krav til deres regler om anvendelsen af udlejningskøretøjer, og medlemslandene har i større omfang muligheder for at indføre nationale begrænsninger.

Udlejningsdirektivet sikrer, at det er tilladt for virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, at anvende køretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i enhver medlemsstat og, hvor det er relevant, anvendes i overensstemmelse med 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 (herefter 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 (herefter forordning (EF) nr. 1072/2009).

Med nærværende lovforslag sikres det, at der træffes de nødvendige foranstaltninger, der muliggør, at dansketablerede virksomheder på samme vis kan anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i

overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, til godskørsel for fremmed regning.

Udlejningsdirektivet indeholder desuden en udtømmende liste af muligheder for at fastsætte begrænsninger for anvendelsen af udlejningskøretøjer, der er lejet uden fører i en anden medlemsstat, som er gældende over for virksomheder, der er etableret på deres respektive områder. Hensynet hertil er den betydelige forskel på nationale afgifter på køretøjer, hvor begrænsningsmulighederne kan medvirke til at undgå skatte- og afgiftsmæssige forvridninger.

Følgende begrænsninger kan fastsættes nationalt:

- 1) En mulighed for at begrænse hvor længe en dansketableret godskørselsvirksomhed kan gøre brug af udlejningskøretøjer:
 - a. Mindst 30 dage, hvorefter køretøjet skal omregistreres efter de nationale regler, eller
 - b. mindst to på hinanden efterfølgende måneder i et kalenderår.
- 2) En mulighed for at begrænse hvor mange køretøjer i godskørselsvirksomhedens samlede vognpark, der kan være udlejningskøretøjer.
- 3) En mulighed for helt at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer, når der er tale om godskørsel for egen regning.

Skatteministeriet har givet udtryk for, at de givne begrænsningsmuligheder ikke giver en bedre beskyttelse af danske muligheder for at opkræve afgifter eller registrering af køretøjer end de nuværende gældende regler på deres område. Skatteministeriet lægger vægt på, at der i bekendtgørelse nr. 2523 af 15. december 2021 om registrering af køretøjer (herefter registreringsbekendtgørelsen) allerede gælder et krav om registrerings- og afgiftspligt efter 30 dages brug af et køretøj i Danmark, når brugeren er hjemmehørende i Danmark.

Begrænsningerne for anvendelsen af udlejningskøretøjer, hvorefter en lejer skal registreres som bruger af køretøjet, hvis denne lejer køretøjet i 30 dage eller mere, er allerede i dag fastsat i registreringsbekendtgørelsens § 5, stk. 3. Ligeledes forholder det sig sådan, at der i registreringsbekendtgørelsens § 16 i dag allerede er fastsat begrænsninger for dansketablerede godskørselsvirksomheders brug af udenlandske udlejningskøretøjer til godskørsel, så brugen heraf alene kan foretages, når kørsel alene udføres til brug for erhvervsmæssig godstransport for fremmed regning i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009. Skatteministeriet vurderer på den bag-

grund, at der ikke er behov for yderligere fastsættelse af begrænsningsmuligheder i dansk ret, idet lovgivningen på deres område allerede i dag er tilstrækkelig.

Med de gældende regler på Skatteministeriets område er det ligeledes Transportministeriets vurdering, at en yderligere fastsættelse af begrænsninger på nuværende tidspunkt vil være overflødig. Der findes dog i dag i lov om godskørsel § 2, stk. 2 en hjemmel til at fastsætte yderligere begrænsningsmuligheder i bekendtgørelse nr. 1501 af 8. december 2022 om godskørsel (herefter godskørselsbekendtgørelsen), hvis der senere skulle opstå behov herfor, f.eks. at begrænse antallet af udlejningskøretøjer i godskørselsvirksomhedens samlede vognpark.

Senest 1 år efter lovens ikrafttrædelse vil Transportministeriet, med inddragelse af blandt andet Skatteministeriet, indsamle data om omfanget af danske virksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er lejet uden fører i en anden medlemsstat og anvendes på dansk område. På baggrund af de indsamlede data vil Transportministeriet foretage en indberetning til Folketingets Transportudvalg herom.

Med ændringerne i udlejningsdirektivet indsættes der derudover et krav om, at medlemsstaterne sikrer, at registreringsnummeret på et udlejningskøretøj, der benyttes af en virksomhed, som udfører godstransport ad landevej for fremmed regning, indføres i det nationale elektroniske register, som vejkontrolmyndigheden desuden skal have adgang til.

Medlemsstaterne skal desuden arbejde tæt, yde hinanden hurtig og gensidig bistand og give hinanden alle relevante oplysninger med henblik på at lette gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet.

Hertil skal der udpeges et nationalt kontaktpunkt med ansvaret for udveksling af oplysninger med de andre medlemslande gennem det europæiske register over vejtransportvirksomheder, også kendt som ERRU.

Arbejdet med implementeringen vil primært foregå ved fastsættelse af de nødvendige bestemmelser på bekendtgørelsesniveau, navnlig i bekendtgørelse om godskørsel. Nærværende lovforslag skal sikre korrekt gennemførelse af ændringsdirektivet og sikre, at godstransport udført med udlejningskøretøjer omfattes af lov om godskørsel på lige vilkår med godstransport udført med danskregistrerede køretøjer samt tydeliggøre politiets bemyndigelse til at føre kontrol med motorkøretøjer, med hvilket der udføres godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøj.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Dansketalerede godskørselsvirksomheders brug af udlejningskøretøjer uden fører, som er lejet i andre medlemsstater

2.1.1. Gældende ret

Reglerne om adgangen til og udførelse af godskørsel i Danmark reguleres i lov om godskørsel. For så vidt angår international godskørsel for fremmed regning er der tale om EU-regler, som er reguleret i forordning (EF) nr. 1071/2009 samt forordning (EF) nr. 1072/2009.

Det følger af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1072/2009, at der til international godstransport bl.a. kræves en fællesskabstilladelse. Det følger endvidere af forordningens artikel 4, stk. 1, at fællesskabstilladelsen udstedes i overensstemmelse med denne forordning af en medlemsstat til enhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, og som er etableret i denne medlemsstat i overensstemmelse med Fællesskabets og medlemsstatens lovgivning og i overensstemmelse med Fællesskabets og etableringsmedlemsstatens lovgivning om adgang til transporterhvervet har ret til at udføre international godskørsel i etableringsmedlemsstaten.

For at en virksomhed kan få udstedt en fællesskabstilladelse, skal virksomheden opfylde en række betingelser, som følger af forordning (EF) nr. 1071/2009, hvor det af artikel 3 fremgår, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af medlemsstaterne, udvise god vandel, have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Fællesskabstilladelserne udstedes i dag af Færdselsstyrelsen efter artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 samt lov om godskørsel § 1, stk. 1 og 3. I lov om godskørsel § 1, stk. 1, fremgår det, at 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, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Endvidere fremgår det af § 1, stk. 3, at 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 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldig på indtil 10 år.

Af forordningerne følger det, at den udstedende myndighed kan udstede fællesskabstilladelserne til en virksomhed, som har lejet køretøjet, hvormed der

skal udføres godskørsel for fremmed regning. Det følger bl.a. af artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009, at der udstedes ét originaleksemplar til virksomheden samt et antal bekræftede kopier svarende til antallet af køretøjer, som indehaveren af fællesskabstilladelsen råder over som ejer eller på et andet grundlag, navnlig i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt.

Endvidere fremgår det bl.a. af artikel 5, stk. 1, litra e, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at der skal rådes over et eller flere køretøjer, som er indregistreret eller godkendt til godskørsel eller godkendt til anvendelse i overensstemmelse lovgivningen i medlemsstaten, uanset om disse køretøjer er 100 pct. ejet eller f.eks. besiddes i henhold til en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt.

Det følger ikke af lov om godskørsel, hvorvidt der kan anvendes udlejningskøretøjer til brug for godskørsel for egen eller fremmed regning, men af godskørselsbekendtgørelsens § 19, stk. 1, fremgår det, at en tilladelse i henhold til lov om godskørsel § 1, stk. 1-3, kun kan benyttes til kørsel med ét motorkøretøj ad gangen og kun med et motorkøretøj, som tilladelsesindehaveren er registreret bruger af eller har lejet uden fører.

Reglerne for national godskørsel for fremmed regning med en varebil eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, er alene nationalt forankret og er derfor alene reguleret i lov om godskørsel og i godskørselsbekendtgørelsen. Reglerne om national varebilskørsel minder dog på mange måder om reglerne vedrørende den internationale varebilsordning.

Den nationale varebilstilladelse udstedes i dag efter lov om godskørsel § 1, stk. 2, hvor det fremgår, 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 2.500 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 på indtil 10 år.

Som ovenfor nævnt, følger det ikke i dag af lov om godskørsel, at der kan anvendes udlejningskøretøjer til brug for godskørsel for fremmed regning, hvorfor der ligeledes med hensyn til disse tilfælde henvises til godskørselsbekendtgørelsens § 19, stk. 1, hvor det fremgår, at en tilladelse i henhold til lov om godskørsel § 1, stk. 1-3, kun kan benyttes til kørsel med ét motorkøretøj ad gangen og kun med et motorkøretøj, som tilladelsesindehaveren er registreret bruger af eller har lejet uden fører.

I forhold til både EU-reglerne og den nationale ordning følger det af godskørselsbekendtgørelsens § 19, stk. 2, at hvis der benyttes et motorkøretøj lejet uden fører, skal en lejekontrakt, jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 992 af 27. juni 2022 om udlejning af motorkøretøjer uden fører, medbringes under kørsel og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at lov om godskørsel § 1, stk. 1-3, bør ændres, idet ordlyden i dag forudsætter, at tilladelseskravet, som er fastsat heri, først er gældende, når motorkøretøjet er indregistreret i Danmark. Det er nødvendigt, at bestemmelserne ændres, så der ikke opstår tvivl om, hvorvidt en dansk vejtransportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, og som anvender et udlejningskøretøj lejet uden fører, og som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, er omfattet af tilladelseskravet.

Som nævnt følger det allerede af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1072/2009, at der til international transport kræves en fællesskabstilladelse. Ordlyden i lov om godskørsel § 1, stk. 1 og 3, er upræcis, og kan fortolkes således, at tilladelseskravet heri først er gældende, når en dansk virksomhed anvender et motorkøretøj, som er indregistreret i Danmark.

For så vidt angår den nationale varebilsordning, som følger af lov om godskørsel § 1, stk. 2, er en ændring ligeledes en forudsætning for at undgå tvivl om, hvorvidt en virksomhed, der udfører national varebilskørsel for fremmed regning, skal have en tilladelse hertil, også når denne udfører godskørslen for fremmed regning i et udlejningskøretøj, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med reglerne i et andet medlemsland.

2.2. Aflønning af en udenlandsk chaufførs godskørsel på dansk område som led i chaufførvikarudlejning

2.2.1. Gældende ret

En vejtransportvirksomhed, som har fået udstedt en fællesskabstilladelse, kan i dag blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed og dermed udleje chauffører til en anden godskørselsvirksomhed. Dette følger af lov om godskørsel § 6 a, stk. 3, hvor det fremgår, at der i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen

omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

Der er således mulighed for, at udenlandske godskørselsvirksomheder, der er i besiddelse af en fællesskabstilladelse, kan blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed i Danmark. Den udenlandske chaufførvikarvirksomhed skal for at opfylde sine forpligtelser sørge for, at den chauffør, som bliver udlejet til en dansketableret godstransportvirksomhed, bliver aflønnet på lige fod med chauffører, der er ansat i en dansketableret godskørselsvirksomhed, jf. lov om godskørsel § 6 a, stk. 5, hvor det fremgår, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelser i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj.

Af lovens § 6, stk. 3, fremgår det, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal

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

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at lov om godskørsel § 6 a, stk. 5, bør ændres, idet ordlyden i dag forudsætter, at en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed alene skal sikre minimumsaflønnning i henhold til § 6, stk. 3, af den udlejede chauffør, som er udlejet til en dansketableret godskørselsvirksomhed, såfremt kørslen udføres i et køretøj, som er indregistreret i Danmark.

I forlængelse af den foreslåede ændring af lov om godskørsels § 1, stk. 1-3, foreslås det, at lov om godskørsel § 6 a, stk. 5, ændres, idet det bør sikres, at en udenlandsk chaufførvirksomhed, der udlåner en chauffør til en dansketableret godskørselsvirksomhed, som udfører godskørsel for fremmed regning i et udlejningskøretøj, der er lejet uden fører, og som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland, fortsat modtager løn efter de gældende regler.

Dermed sikres det, at der med udlejningsdirektivet ikke åbnes op for en mulighed, hvor en udenlandsk chaufførvirksomhed kan aflønne chauffører på et lavere niveau, når den dansketablerede godskørselsvirksomhed anvender et udlejningskøretøj, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland.

2.3. Tydeliggørelse af politiets kontrolbestemmelse

2.3.1. Gældende ret

Reglerne om politiets adgang til kontrol af køretøjer, med hvilket der udføres godskørsel, fremgår i dag af lov om godskørsel § 16, stk. 1.

Det fremgår af lov om godskørsel § 16, stk. 1, at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør af heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Supplerende fremgår det af lov om godskørsel § 16, stk. 2, at tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse, jf. lovens § 16, stk. 3.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at der med den gældende bestemmelse i lov om godskørsel § 16, stk. 1, allerede forudsætningsvis foreligger bemyndigelse til politiet til at foretage den nødvendige kontrol af, hvorvidt

en chauffør af et køretøj, med hvilket der udføres godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer, er i besiddelse af den krævede dokumentation, som eksempelvis en godskørselstilladelse eller en lejekontrakt ved brug af et udlejningskøretøj. En kontrol vil være en forudsætning for, at politiet kan fastslå, at godskørslen udføres i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel.

Transportministeriet vurderer dog, at det vil være hensigtsmæssigt med en udtrykkelig bemyndigelse til politiet at udføre kontrol med en chaufførs besiddelse af dokumentation, som er krævet som led i udførelsen af godskørsel i et motorkøretøj.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke implementeringsmæssige eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

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

Lovforslaget har ikke negative økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lovforslaget kan have positive afledte konsekvenser for erhvervslivet, som uddybes nedenfor.

Ændringerne i udlejningsdirektivet, som danner baggrund for lovforslaget, giver vejtransportvirksomhederne mulighed for at leje motorkøretøjer til godstransport i andre medlemsstater i minimum 30 dage, inden der kan fastsættes krav om, at motorkøretøjet skal omregistreres. Denne mulighed eksisterer allerede i dansk ret i dag, men er ikke anvendt i et nævneværdigt omfang. Såfremt flere danske virksomheder gør brug af muligheden, kan det potentielt betyde, at et ukendt antal danske vejtransportvirksomheder vælger at korttidsleje motorkøretøjer i andre medlemsstater til brug for godskørsel for fremmed regning i Danmark. Dette kan potentielt føre til et fald i korttidsudlejningen af motorkøretøjer ved danske udlejningsvirksomheder.

Ændringerne i udlejningsdirektivet kan også medføre en tilvækst i udlejningen af motorkøretøjer til vejtransportvirksomheder etableret i andre medlemsstater ved danske udlejningsvirksomheder. Hvor mange virksomheder, der vil benytte sig af muligheden for at leje motorkøretøjer i andre medlemsstater, er uvist.

Herudover kan udlejning af motorkøretøjer til godkørsel for fremmed regning potentielt have positive økonomiske konsekvenser for dele af vejtransporterhvervet gennem øget driftsmæssig fleksibilitet, som eksempelvis kan

komme til udtryk i perioder med svingende efterspørgsel. Vejtransportvirksomheder vil hurtigere kunne imødekomme en stigende efterspørgsel uden at skulle erhverve nye motorkøretøjer eller være nødt til at afslå ordrer grundet mangel på køretøjer. Det samme vil omvendt gøre sig gældende, hvor vejtransportvirksomhederne i perioder med lav efterspørgsmål hurtigt kan afvikle dele af virksomheden og derved mindske omkostningerne i perioden.

Antallet af eventuelle omfattede vejtransportvirksomheder er på nuværende tidspunkt ikke muligt at kvantificere.

Stiger antallet af lejede motorkøretøjer til godskørsel, kan det ligeledes betyde en nedgang i salget af motorkøretøjer til godskørsel. Dette vurderes dog at være minimalt grundet kravet om indregistrering ved leje af et motorkøretøj i mere end 30 dage.

De afledte og potentielle administrative og økonomiske konsekvenser er på nuværende tidspunkt ikke mulige at kvantificere fuldstændigt.

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

Samlet vurderes det, at lovforslaget ikke medfører direkte administrative eller økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det er dog ikke muligt at kvantificere de afledte konsekvenser fuldstændigt.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke direkte klimamæssige konsekvenser.

Det vurderes dog, at lovforslaget på sigt kan få afledte positive klimamæssige konsekvenser, da lovforslaget potentielt kan betyde, at erhvervslivet kan optimere deres drift og effektivitet ved at udnytteligheden for at bruge af lejede motorkøretøjer og derved mindske deres klimaaftryk. Disse potentielle afledte konsekvenser vurderes at være af begrænset omfang og er ikke kvantificerbare.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer Europa Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport af landevej.

Ændringsdirektivet udvider direktivets anvendelsesområde således, at der for medlemsstaterne nu gælder en generel pligt til at tillade anvendelsen af et udlejningskøretøj på deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende vejtransportvirksomhed er etableret.

Af hensyn til medlemsstaternes varierende skatte- og afgiftsniveau indeholder ændringsdirektivet en række muligheder for, at den enkelte medlemsstat inden for eget område kan vælge at begrænse brugen af disse udlejningskøretøjer.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

...

10. 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 stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres

UDKAST

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.	
Er i strid med de 5 principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Nej	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Fodnoten til lov om godskørsels titel angiver, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (»IMI-forordningen«), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU 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.

Det foreslås at affatte *fodnoten* til lovens titel på ny, således at det følger af fodnoten, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktivet 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2006, nr. L

33, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informations-systemet for det indre marked (»IMI-forordningen«), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU 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, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1.

Forslaget om at affatte fodnoten på ny, indebærer, at fodnoten også omfatter direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2006, nr. L 33, side 82 og direktiv (EU) 2022/738 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1.

Til nr. 2

Det fremgår af lov om godskørsel § 1, stk. 1, at 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, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det følger af den foreslåede ændring af § 1, stk. 1, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 1 vil indebære, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt den vejtransportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning i et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt total-

vægt, der overstiger 3.500 kg, skal have en tilladelse hertil, også når virksomheden udfører godskørsel i et motorkøretøj, som er lejet uden fører, og som er registreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det fremgår af lov om godskørsel § 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 2.500 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 på indtil 10 år.

Det følger af den foreslåede ændring af § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 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 på indtil 10 år.

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 2 vil indebære, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt den vejtransportvirksomhed, der udfører national godskørsel for fremmed regning i en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg. pr. stykgods, skal have en tilladelse hertil, også når virksomheden udfører godskørsel i en varebil, som er lejet uden fører, og som er registreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det fremgår af lov om godskørsel § 1, stk. 3, at 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 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det følger af den foreslåede ændring af § 1, stk. 3, at den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med

en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 3 vil indebære, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt den vejtransportvirksomhed, der udfører international godskørsel for fremmed regning i en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have en tilladelse hertil, også når virksomheden udfører godskørsel i en varebil, som er lejet uden fører og er registreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af lov om godskørsel § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6 a, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Det følger af den foreslåede ændring af § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6 a, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Den foreslåede ændring af § 6 a, stk. 5 vil indebære, at en u hensigtsmæssig mulighed, hvor en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed, som udlåner chauffører til en dansketableret virksomhed, kan omgå reglerne om aflønning af chauffører efter lov om godskørsel § 6, stk. 3, i tilfælde, hvor den danske godskørselsvirksomhed gør brug af udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland, undgås.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Lov om godskørsel indeholder i dag ikke en eksplicit bemyndigelse til at politiet kan udføre kontrol af, hvorvidt en chauffør, der udfører godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om

godskørsel med motorkøretøjer, besidder den krævede dokumentation for udførelse af kørslen.

Det fremgår i dag af lov om godskørsel § 16, stk. 1, at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Det følger bl.a. af de almindelige bemærkninger til Lovforslag nr. L 52 fremsat den 12. oktober 1988 til lov om godskørsel jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, side 1564, at bestemmelsen, der var ny i forhold til den daværende lov, indebar, at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj eller vogntog i tilfælde af, at der udføres godskørsel i strid med lovgivningen. Det må bero på en konkret vurdering om tilbageholdelse (kørselsforbud) er nødvendigt eller tilstrækkeligt for eventuelt at hindre yderligere overtrædelser. Udgangspunktet ved mere formelle overtrædelser må fortsat være, at en bøde efter § 17 er tilstrækkelig. Tilbageholdelsen kan således ske, hvis tilladelse til godskørsel ikke er meddelt, eller der køres med overlæs, eller fartskriver ikke er installeret og lignende. Undertiden vil den konstaterede godskørsel i strid med lovgivningen være af en sådan karakter, at kørslen ikke må fortsætte. I sådanne tilfælde, herunder når registreringsgrundlaget er forkert, kan nummerpladerne inddrages.

Ligeledes kan det af de specielle bemærkninger til § 1, nr. 4, i lovforslag nr. L 23 fremsat den 26. oktober 1994 til lov om ændring af lov om godskørsel jf. Folketingstidende 1994-1995, tillæg A, side 311, udledes, at det er en forudsætning for tilbageholdelse af et køretøj, at køretøjet bliver standset og kontrolleret. Det fremgår i bemærkningen til ændringen, hvori de daværende § 16, stk. 2 og 3, blev foreslået indsat (politiets bemyndigelse til at tilbageholdelse af køretøjet som følge af manglende forevisning af tilladelse, samt vognmandens eller førerens ret til domstolsprøvelse som følge af tilbageholdelsen), at tilbageholdelse af et motorkøretøj i sagens natur har alvorlige konsekvenser for den registrerede bruger af det pågældende motorkøretøj, og at der naturligvis skal være en fornøden klarhed, før politiet tager et sådant skridt. Politiet skal således dels kunne konstatere, at der er udstedt tilladelse til godskørsel for fremmed regning, dels kunne konstatere om det medfølgende gods transporteres for fremmed regning. En påstand fra vognmanden (chaufføren) om, at der er tale om firmakørsel, skal på denne baggrund klart kunne af- eller bekræftes af politiet i forbindelse med standsning og kontrol af motorkøretøjet.

UDKAST

Det kan på den baggrund udledes, at lov om godskørsel § 16, stk. 1, blev foreslået med henblik på at fastsætte politiets bemyndigelse til at tilbageholde et køretøj, men i lige så høj grad for at indlede standsning og kontrol af et køretøj for at konstatere hvorvidt det enkelte motorkøretøj opfylder kravene til udførelse af godskørsel.

Der foreslås, at der indsættes et nyt stk. 1 i lov om godskørsel § 16, hvor det fremgår, at politiet til enhver tid kan kræve, at føreren af et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer, foreviser dokumentation, som er krævet som led i kørslen.

Med bestemmelsen tydeliggøres politiets bemyndigelse til at føre kontrol med motorkøretøjerne og hvorvidt der køres med den krævede dokumentation, eksempelvis en godstilladelse eller en lejekontrakt, hvis der anvendes et udlejningskøretøj, som er lejet uden fører.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2023

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om godskørsel, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 1051 af 12. no- vember 2012, som ændret bl.a. ved lov nr. 746 af 1. juni 2015, lov nr. 735 af 8. juni 2018, lov nr. 870 af 14. juni 2020, lov nr. 159 af 31. ja- nuar 2022 og lov nr. 638 af 18. maj 2022 og senest ved lov nr. 639 af 18. maj 2022, foretages føl- gende ændringer:
1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere	1. Fodnoten til lovens titel affattes således: »1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, dele af Europa-Parlamentets og Rå-

som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (»IMI-forordningen«), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU 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.	dets direktivet 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2006, nr. L 33, side 82, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (»IMI-forordningen«), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU 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, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1.«
§ 1. 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	2. I § 1, stk. 1, ændres »med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog« til: »med et motorkøretøj eller vogntog«.

UDKAST

overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning (EF) nr. 1072/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.	
<i>Stk. 2.</i> 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 2.500 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 på indtil 10 år.	3. I § 1, <i>stk. 2</i>, ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogntog« til: »med en varebil eller et vogntog«.
<i>Stk. 3.</i> 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 have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.	4. I § 1, <i>stk. 3</i>, ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogntog« til: »med en varebil eller et vogntog«.
§ 6 a --- <i>Stk. 2-4</i> --- <i>Stk. 5.</i> En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til <i>stk. 3</i>, skal opfylde betingelserne i § 6, <i>stk. 3</i>, når chaufføren er udlejet til	5. I § 6 <i>a</i>, <i>stk. 5</i>, ændres »med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.« til: »for en virksomhed, der er etableret i Danmark.«

UDKAST

kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. <i>Stk. 6-8 ---.</i>	
§ 16. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer. <i>Stk. 2.</i> Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette. <i>Stk. 3.</i> Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse.	I § 16, indsættes før stk. 1 som nyt stykke: »Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i henhold til loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer, foreviser dokumentation, som er krævet som led i kørslen.« Stk. 1-3 bliver herefter stk. 2-4.