



Fremsat den 10. november 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.¹⁾

(Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten 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 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 (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 her- til. 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 have tilladelse her- til. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.«

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

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, 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 (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.

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, som er omfattet af artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning nr. 1072/2009.«

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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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.«

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

8. § 3, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

9. § 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 og
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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) udviser god vandel, jf. stk. 4,
- 5) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,
- 6) er bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 7) 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 virksomhedsejeren.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4 og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

10. I § 5, stk. 1, ændres »tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2« til: »tilladelse efter § 1, stk. 1-3«.

11. I § 5, stk. 2, ændres »ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2« til: »ansøgninger efter § 1, stk. 1-3«.

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

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

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

15. I § 6 a, stk. 1, ændres »Godskørsel« til: »National gods-kørsel«.

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

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

18. Efter § 6 c indsættes før overskriften før § 7:

»Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark

§ 6 d. En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører, der udfører gods-kørsel 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), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel som defineret i forordning nr. 1072/2009.
- 2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport.
- 3) Ikke-bilateral international transport.

Stk. 2. En udenlandsk virksomhed, der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheden i udstationeringsperioden.

§ 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 i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.
- 2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

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 fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 6 d, stk. 4, og aflønningskravet efter § 6 e.

§ 6 g. Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysninger 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 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.«

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

20. I § 11, stk. 1, 1. pkt., ændres »2.000 kg« til: »2.500 kg«.

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

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

23. I § 12, stk. 1, nr. 1, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

24. I § 12, stk. 1, nr. 1, litra h, ændres »transport eller« til: »transport,«.

25. I § 12, stk. 1, nr. 1, litra i, ændres »menneskehandel eller« til: »menneskehandel,«.

26. I § 12, stk. 1, nr. 1, indsættes som *litra j-q*:

- »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«.

27. I § 12, stk. 2, nr. 1, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

28. I § 12, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

29. I § 12, stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

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

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

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

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

34. I § 12 a indsættes efter »fører«: », en administrerende direktør«.

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

36. I § 13, stk. 2, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3,« til: »betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2,«, »betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5« ændres til: »betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3«, og efter »artikel 3, stk. 1, litra b« indsættes: », eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4«.

37. I § 13, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«, og »§ 4, stk. 1, nr. 5« ændres til: »§ 4, stk. 2, nr. 4«.

38. 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 § 3, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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, herunder materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

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

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

40. 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«.

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

42. 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«.

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

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

45. I § 17 indsættes som *stk. 6*:

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

46. § 17 b ophæves.

47. Efter § 17 b, som ophæves, indsættes før overskriften for § 18:

»§ 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, som ændret 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 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, 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, 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 (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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.«

4. § 12, *stk. 4*, affattes således:

»Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

5. § 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 og
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

6. I § 13 a, stk. 1, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1-3« til: »§ 12, stk. 1, nr. 1 og 2, og vandelskravet fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

7. § 13 a, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder.«

8. I § 14, stk. 1, nr. 1, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

9. I § 14, stk. 1, nr. 1, litra g, ændres »afgiftslovgivningen eller« til: »afgiftslovgivningen.«

10. I § 14, stk. 1, nr. 1, litra h, ændres »menneskehandel eller« til: »menneskehandel.«

11. I § 14, stk. 1, nr. 1, indsættes som *litra i-p*:

- »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«.

12. I § 14, stk. 2, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

13. I § 14 a, stk. 1, nr. 1, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

14. I § 14 a, stk. 4, ændres »betingelserne i § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3« til: »betingelserne i § 13 a og vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

15. I § 14 b indsættes efter »fører«: », en administrerende direktør«.

16. 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 § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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, herunder materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

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

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

18. I § 15, stk. 2, 1. pkt., ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2 og 3« til: »betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 2, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2«, og »betingelserne i § 13, nr. 3 og 5, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3 og 5« ændres til: »betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3«.

19. I § 15, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »litra b«: », § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, eller § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

20. I § 15, stk. 4, 1. pkt., ændres »og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, § 13, nr. 5, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13 b, jf. § 13, nr. 5« til: »§ 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

21. § 16, stk. 3, ophæves.

22. I § 18, stk. 1, nr. 3, ændres »samt« til: »herunder«, og efter »opfylde,« indsættes: »og den digitale løsning, jf. § 1 d,«.

23. I § 18, stk. 1, nr. 11, ændres »vognmandsvirksomhed og« til: »vognmandsvirksomhed,«.

24. I § 18, stk. 1, nr. 12, ændres »påklages.« til: »påklages og«.

25. 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 eller afvikling.«

26. Efter kapitel 4 c indsættes:

»Kapitel 5

Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark

§ 21. En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører, der udfører 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), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel som defineret i forordning nr. 1073/2009.
- 2) Ikke-bilateral international personbefordring.

Stk. 2. En udenlandsk virksomhed der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheder i udstationeringsperioden.

§ 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 cabotagekørsel 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 fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 21, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 21, stk. 4, og aflønningskravet efter § 21 a, stk. 1.

§ 21 c. Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrel-

sen sender oplysninger 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 erhvervsmæssig personbefordring 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.«

27. § 22, stk. 1, nr. 1, affattes således:

- »1) overtræder § 1, stk. 1 eller 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,«.

28. I § 22 indsættes som *stk. 6*:

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

29. 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 § 4 i 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

Stk. 1. Loven træder i kraft den 2. februar 2022, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 3-14, 16, 17, 19, 21-37, 39-41 og 43, og § 2, nr. 3-15 og 17-25, træder i kraft den 21. februar 2022. § 14, stk. 1, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 38, og § 14 c, stk. 1, i lov om buskørsel som affattet

ved denne lovs § 2, nr. 16, træder i kraft den 21. februar 2022.

Stk. 3. § 1, nr. 2 og 20, træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 4. Kravet om tilladelse i § 1, stk. 3, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, finder anvendelse fra den 21. maj 2022.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse driver eller tidligere har drevet virksomhed, der er omfattet af tilladelseskravet efter § 1, stk. 2 og 3, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2 og 3, herunder regler om fravigelse af krav, der skal opfyldes for at opnå tilladelse.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse har en midlertidig tilladelse udstedt efter § 16, stk. 3, i lov om buskørsel, som ophævet ved denne lovs § 2, nr. 21.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Udstationering af førere inden for vejtransportsektoren
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Vejpakken
 - 2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Vejpakken
 - 2.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Kontrolbesøg og tilsyn med henblik på opfyldelse af betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Vejpakken
 - 2.3.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.4. Krav om tilladelse ved national godskørsel i varebiler
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. 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 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 implementering 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 over-

flyttes i en tilpasset 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 virksomheder 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. 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.

Endelig indeholder lovforslaget en ændring af anvendelses-

området for tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning 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.

Konsekvensen 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 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler).

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udstationering af førere inden for vejtransportsektoren

2.1.1. 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 a 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 udenlandske virksomheder, der udfører ren 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.

Kontrollen der henhører under Færdselsstyrelsen, understøttes af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. 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. 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, 5 a, 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 udveksling af tjenesteydelser.

2.1.2. Vejpakken

Vedtagelsen 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 (i det følgende direktiv (EU) nr. 2020/1057) indebærer bl.a., at der fastsættes 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.

Det følger af direktivet, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren finder anvendelse på cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport med gods og personbefordring i Danmark.

Cabotagekørsel er som defineret i 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) artikel 2 nr. 6, udførelse af national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode inden for et EU og EØS-land, på grundlag af en fællesskabstilladelse.

Cabotagekørsel i bus er national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat, eller — medtagning og afsætning af passagerer i samme medlemsstat, under international rutekørsel i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (i det følgende forordning (EF) nr. 1073/2009).

Definitionen for kombineret transport følger af Rådets Direktiv 92/106/EØF artikel 1. Kombineret transport er transport af varer mellem EØS-landene uagtet varernes oprindelse eller endelige destination, når transporten af varerne sker ad vej til den indledende eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvender jernbane, indre vandveje

eller søvejen, når denne strækning er over 100 km i lige linje.

Ikke-bilateral international transport defineres som transport mellem to lande, hvor ingen af landene er virksomhedens etableringsland.

2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets sektorlovgivning, da der med direktiv (EU) nr. 2020/1057 er blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde.

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

Det er Transportministeriets vurdering, at de gældende regler i udstationeringsloven om udstationering af førere ikke vil være i overensstemmelse med direktivet, hvorfor reglerne ikke kan videreføres i deres helhed. Det er Transportministeriets vurdering, at anvendelsesområdet efter udstationeringsloven er for snævert. Der kan desuden ikke opretholdes et krav om, at virksomheden skal registrere kørslen i Register for udenlandsk transportkørsel (UTIK). Kravene til, hvilke oplysninger 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 derfor, at anvendelsesområdet udvides således, at de administrative krav der stilles til udstationering af førere gælder for cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport med gods i Danmark samt cabotagekørsel og ikke-bilateral international personbefordring med bus i Danmark. Transportministeriet foreslår desuden, at de administrative krav, der stilles til udstationering af førere ændres 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 Informationssystemet for det indre marked (IMI) senest samtidig med, at kørslen påbegyndes. 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 dokumentationskravet, 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 førere 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, 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 lov bekendtgørelse 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 lovfastede 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 bødens størrelse kan der lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens 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 (definition af en i Danmark udstationeret lønmodtager), 4 (situationer hvor en virksomhed anses for at udstationere lønmodtagere til Danmark), 5 (andre regler som finder anvendelse, når en virksomhed udstationerer en lønmodtager i Danmark), 5 a (brugervirksomhedens underretning af den udstationerende virksomhed), 6 (regler for ferie og betaling herfor), 6 a (anvendelse af kollektive kampskridt, aflønning m.v.), 6 b (anvendelse af kollektive kampskridt, aflønning m.v.), 7 (udstationering fra Danmark til andre EU- og EØS-lande), 8 (det danske forbindelseskantor), 8 a (definition af kompetent myndighed), 8 b (udveksling af oplysninger til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne), 9 (værnetingsregler) og 9 a (godtgørelse for afskedigelse eller anden ugunstig behandling).

2.2. Krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler

2.2.1. 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 EU-reguleret.

2.2.2. Vejpakken

Vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forord-

ning (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 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 vogn- tog 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.

Forordningens krav 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 EU-Kommissionen underrettes herom.

Som det tilsvarende blev muligt ved indførelsen af krav om tilladelse for godskørsel i lastbiler, kan medlemsstaterne i forbindelse med tilladelse til international godskørsel i varebiler 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.

2.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I overensstemmelse med ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 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 vogn- tog

med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg. Tilladelsen udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Som det følger af pkt. 2.2.2., 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 vandelskravet, svarer dog i stedet til de betingelser, som følger af den nationale varebilsordning, jf. lovforslagets § 1, nr. 13. 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 godsbe- fordring, 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 vogn- tog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyt- tet til køretøjets bruger på den i stk. 5 nævnte måde, jf. godskørselslovens § 1, stk. 4. I § 1, stk. 5, er firmakørsel de- fineret. 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 med- lemsstat 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 tredjelan- de,
- 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 trans- port, 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. godskør- sel 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 for denne ordning foreslås ændret ved lovforslaget, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Vægtgrænsen i den foreslåede tilladelsesordning vil indebæ- re, 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 § 4, stk. 5.

2.3. Kontrolbesøg og tilsyn med henblik på opfyldelse af betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet

2.3.1. 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.

2.3.2. 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 medlemsstatene 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.

2.3.3. 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, 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.

På baggrund heraf foreslås der ved lovforslagets § 1, nr. 38, og § 2, nr. 16, 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, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Kontrolmyndigheden vil alene have adgang til virksomhedens lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødven-

digt. Baggrunden for kontrolmyndighedens adgang til at kontrollere virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v. i virksomhedens forretningslokaler, er et nødvendigt redskab, da 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. Tvangsindgreb må kun anvendes, hvis mindre indgribende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, og hvis indgrebet står i rimeligt forhold til formålet med indgrebet jf. retssikkerhedslovens § 2.

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven, herunder forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

2.4. Krav om tilladelse ved national godskørsel i varebiler

2.4.1. 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 bl.a. 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 bl.a., 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. Dette indebærer bl.a., at virksomheden skal være etableret på dansk område, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2, at virksomheden skal råde over en vis egenkapital, som fastsat i § 6, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 2168 af 21. december 2020 om godskørsel, at virksomheden og transportlederen ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, og § 4, stk. 1, nr. 3, at transportlederen ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, at virksomheden og transportlederen kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for transportbranchen, jf. godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 4, stk. 1, nr. 5, og at transportlederen skal have gennemført og bestået varebilsvognmandsuddannelsen, jf. § 8, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2168 af 21. december 2020 om godskørsel.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler har været i kraft i lidt over to år. Det har i denne periode vist sig at være vanskeligt 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 betydelige problemer med 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, at vægtgrænsen hæves 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-regulerede 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 tilladt totalvægt på mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg uanset vægten af det transporterede gods. Omdeling af aviser, 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 varebiler med en tilladt totalvægt på 2.500 kg eller derunder.

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 § 4, stk. 3.

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

Reglerne for virksomheder, der udstationerer førere til Danmark, vurderes at understøtte delmål nr. 8.8, om anstændige jobs og økonomisk vækst, hvorefter det bl.a. følger, at arbejdstagernes rettigheder skal beskyttes og et sikkert og stabilt arbejdsmiljø for alle arbejdstagere skal fremmes, 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.

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 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

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger i forskellige sammenhænge.

Færdselsstyrelsens behandling af personoplysninger i medfør af lovforslaget sker i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

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, 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.

Derudover afskaffes 11-kg-reglen for national varebilskørsel, hvilket indebærer, at flere virksomheder bliver omfattet af den nationale varebilsordning. Dette vil både have indflydelse på Færdselsstyrelsens behandling af nyansøgnings-, tilsyns- og fornyelsessager, hvori der både indgår objektive og subjektive kriterier. Hverken afgørelser, der er truffet på subjektivt eller objektivt grundlag, træffes automatisk.

Endvidere vil forslaget medføre økonomiske konsekvenser for Transportministeriet på området for udstationering af chauffører til Danmark.

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.

Lovforslaget medfører negative økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 14,2 mio. kr. i 2022, 15,0 mio. kr. i 2023, 14,8 mio. kr. i 2024, 13,8 mio. kr. i 2025 og 13,5 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningerne udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 10,3 mio. kr. i 2022, 11,1 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 11,2 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal bl.a. anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger. 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.

Derudover vil det estimerede antal på 1.400 nye indehavere af nationale varebilstilladelser medføre merudgifter for Færdselsstyrelsen i størrelsesordenen 4,2 mio. kr. Udgifterne forventes gebyrfinansieret på samme måde som de eksisterende omkostninger på området.

Forslaget medfører merudgifter på Justitsministeriets område. Merudgifterne kan henføres til reguleringen af international godskørsel i varebiler over 2.500 kg, som forventes at medføre merudgifter på Justitsministeriets område på i alt 0,6 mio. kr. i 2022 stigende til 2,4 mio. kr. i 2027 og frem. Dertil forventes kravet om anmeldelsespligt og dokumentationskrav i forbindelse med aflønning at medføre merudgifter på tværs af Justitsministeriets område på i omegnen af 10 mio. kr. årligt, hvilket imidlertid er udgifter, der allerede følger af eksisterende nationale regler.

Der skal tilføres ressourcer til IT-systemer, henholdsvis et system til det nationale elektroniske register inklusiv ER-RU-funktionerne og justeringer i det eksisterende risikoklassificeringssystem.

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget er i overensstemmelse med de syv principper, der følger af den politiske aftale af 16. januar 2018 mellem Folketingets partier for digitaliseringsklar lovgivning, og at lovforslaget således er udformet, så det opfylder de generelle krav om at understøtte en hel eller delvis digital administration samt anvendelse af ny teknologi, som kan understøtte en bedre og mere effektiv offentlig opgaveløsning.

Transportministeriet vurderer, at lovforslagets bestemmelser er formuleret så klart og enkelt, som emnets kompleksitet gør det muligt, jf. princip 1, og at lovforslagets bestemmelser understøtter, at der kan kommunikeres digitalt med borgere og virksomheder, jf. princip 2.

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

Det vurderes, at lovforslaget har administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Afskaffelse af 11-kg-reglen for national varebilskørsel samt indførelse af en international tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Herudover hæves vægtgrænsen for varebiler, som udfører national godskørsel for fremmed regning, og som er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, fra 2.000 kg til 2.500 kg, således at vægtgrænsen stemmer overens med reglerne for international godskørsel i varebiler, som er EU-reguleret.

Afskaffelse af 11-kg-reglen indebærer, at virksomheder, som udfører national godskørsel for fremmed regning i varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Dette indebærer, at også virksomheder, som fragter gods

med en samlet vægt på 11 kg pr. stykgods eller derunder, skal leve op til kravene vedrørende gæld til det offentlige, vandel, faglige kvalifikationer, egenkapital, overenskomst m.v.

Ændringen af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg medfører ligeledes, at anvendelsesområdet for godskørselslovens nationale varebilsregler indskrænkes. De virksomheder, som i dag benytter varebiler med en tilladt totalvægt på over 2.000 kg, men ikke over 2.500 kg, vil således ikke længere være omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Hvor mange virksomheder, der på nuværende tidspunkt benytter sig af varebiler, som har en tilladt totalvægt på over 2.000 kg, men ikke over 2.500 kg, til udførelse af godskørsel for fremmed regning, er uvist.

Det er dog Færdselsstyrelsens vurdering, at der er flere virksomheder, som omfattes af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, ved afskaffelse af 11-kg-reglen end virksomheder, som undtages fra tilladelseskravet ved at vægtgrænsen hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg. Lovforslaget indebærer således en stigning af antallet af virksomheder, som skal have en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 2.

Udstedelse af nationale varebilstilladelser vil blive gebyrpålagt svarende til den gældende ordning i dag for varebiler.

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 ligeledes af godskørselsloven. Dette indebærer, at virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning, skal have en tilladelse efter den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 1, stk. 3, 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 fællesskabstilladelser 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 påvirker 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 fire ud af Vejpakkens seks retsakter i henholdsvis godskørselsloven og 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 for denne type godskørsel 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 fersproget 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.

Dele af udstationeringslovens kapitel 4 a om 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 videreføres i henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven. Udstationeringslovens kapitel 4 a implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og 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«), hvorfor lovforslaget også implementerer dele heraf, for de bestemmelser, der er en videreførelse af regler fra udstationeringsloven.

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, Midtsjællands 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 | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang hvis nej, anfør "Ingen") |
|--|---------------------------------------|---|

| | ter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen") | |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for det offentlige | Ingen | <p>Lovforslaget medfører negative økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 14,2 mio. kr. i 2022, 15,0 mio. kr. i 2023, 14,8 mio. kr. i 2024, 13,8 mio. kr. i 2025 og 13,5 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningerne udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 10,3 mio. kr. i 2022, 11,1 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 11,2 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal bl.a. anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger. 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> <p>Derudover vil det estimerede antal på 1.400 nye indehavere af nationale varebilstilladelser medføre merudgifter for Færdselsstyrelsen i størrelsesordenen 4,2 mio. kr. Udgifterne forventes gebyrfinansieret på samme måde som de eksisterende omkostninger på området.</p> <p>Lovforslaget medfører derudover merudgifter på Justitsministeriets område. Merudgifterne kan henføres til kontrollen af international godskørsel i varebiler over 2.500 kg, der forventes at medføre merudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2022 stigende til 2,4 mio. kr. i 2027 og frem. Dertil forventes kontrollen af kravet om anmeldelsespligt og dokumentationskrav i forbindelse med aflønning at medføre merudgifter på i omegnen af 10 mio. kr. på Justitsministeriets område, hvilket imidlertid er udgifter, der allerede følger af eksisterende nationale regler.</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 | <p>Lovforslaget medfører økonomiske konsekvenser for erhvervslivet forbundet med nyansøgninger for virksomheder, som nu omfattes pga. det nye krav om tilladelse til international kørsel med varebiler.</p> <p>Herudover er der omkostninger forbundet med gebyrer for udstedelse af tilladelser for de 1.400 nye virksomheder, der vil blive omfattet af det nationale tilladelseskrav for varebilsvirksomheder.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | | Disse konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. |
| 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. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Ingen |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | <p>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> <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> | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser | JA | NEJ X |

Specielle bemærkninger

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, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af 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, 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 (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, så den ligeledes vil omfatte direktiv (EU) nr. 2020/1057 skyldes, at det med lovforslaget foreslås, at dele af direktivet implementeres ved bestemmelser i godskørselsloven. Lovforslaget imple-

menterer dele af direktivets artikel 1 om særlige regler for udstationering af førere samt artikel 5 om sanktioner for overtrædelse af artikel 1. Med lovforslaget videreføres desuden bestemmelser fra udstationeringslovens kapitel 4 a, som implementerer dele af direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU i godskørselsloven, hvorfor nyaffattelsen af fodnoten også foreslås at omfatte direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU.

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.

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.

Tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning 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 kravet om tilladelse i godskørselslovens § 1, stk. 2.

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 (kollli) 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 bl.a. 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 bl.a., 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 varebilladelse efter § 1, stk. 2, 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 trådte i kraft for lidt over to år siden. Det har i denne periode vist sig at være vanskeligt 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 det, at vægtgrænsen hæves 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, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Den foreslåede ændring 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 vægten af det transporterede gods. Omdeling af aviser, 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 varebiler med en tilladt totalvægt på 2.500 kg eller derunder.

Ved godskørsel for fremmed regning skal 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. 6 nævnte måde, jf. godskørselslovens § 1, stk. 5. I godskørselslovens § 1, stk. 6, er firmakørsel defineret, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Der kræves alene tilladelse efter den foreslåede § 1, stk. 2, hvis der udføres national godskørsel i varebiler, dvs. godskørsel i varebiler inden for Danmarks grænser. International godskørsel i varebiler er således ikke omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, men er derimod omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

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.

Den foreslåede ændring af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler vil finde anvendelse fra den 1. januar 2023, jf. lovforslagets § 4, 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 varebiler, 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 virk-

somheder, 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 EU-Kommissionen underrettes herom.

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 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, der stilles til virksomhederne som en del af vandelsvurderingen, svarer dog i stedet til de betingelser, som følger af den nationale varebilsordning, jf. lovforslagets § 1, nr. 13. Til opfyldelse af kravet om det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer stilles desuden særskilte betingelser, som fastsættes ved bekendtgørelse.

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.

Ved en varebil forstås en bil, der er indrettet til at benyttes 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.

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 national tilladelsesordning for national godskørsel for fremmed regning i varebiler.

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, jf. lovforslagets § 4, stk. 4. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om overgangsordninger, jf. lovforslagets § 4, stk. 5.

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 følger 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 fælleskabstilladelse, og fritages for enhver form for transporttilladelse, hvis følgende betingelser er opfyldt: i) det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne, ii) 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, iii) 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, iv) 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 v) transporten er kun en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.

Det bemærkes, at bestemmelsen i artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009 finder anvendelse umiddelbart.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 1, stk. 5, der bliver stk. 6, således, at der ved firmakørsel forstås kørsel,

som er omfattet af artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning nr. 1072/2009.

Den foreslåede nyaffattelse er en præcisering af, hvornår en transport af gods kan karakteriseres som firmakørsel, og dermed ikke vil være omfattet af godskørselslovens krav om tilladelse. Bestemmelsens ordlyd præciseres, så det fremgår direkte af bestemmelsen, at firmakørsel defineres i overensstemmelse med artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1072/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Da den nuværende definition af firmakørsel fortolkes i overensstemmelse med forordningens definition, er der tale om en videreførelse af gældende ret. Uanset, at artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning (EF) nr. 1072/2009 finder anvendelse umiddelbart er det Transportministeriets vurdering, at der er behov for at opretholde en definition af firmakørsel i godskørselsloven af hensyn til lovens øvrige bestemmelser, hvor der, f.eks. i godskørselslovens § 11, stk. 1, henvises til firmakørsel.

Det fremgår af artikel 1, stk. 5, litra d, litra iii, at 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. Det vil således fortsat være et krav, 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, jf. § 6 a, stk. 3. Tilsvarende videreføres, at firmakørsel i varebiler efter godskørselslovens § 1, stk. 2, ikke er 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, men alene kan stilles de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 giver mulighed for. 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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en virksomhed, udover kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, 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. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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.

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, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2. Kravene hertil vil i stedet følge af den foreslåede § 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 i dag af godskørselslovens § 3, stk. 1, jf. ovenfor.

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.

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 2.500 kg, jf. lovforslagets § 1, nr. 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, som fremover vil blive fastsat ved bekendtgørelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, dog således, at den vurdering, som i dag benævnes som en god skik-vurdering, fremover vil blive benævnt som en vandelsvurdering, for at opretholde sproglig lighed mellem den nationale tilladelsesordning for varebiler og godskørselslovens øvrige tilladelsesordninger.

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 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 medlemsstaternes 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, og 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). Visse af reglerne i godskørselslovens §§ 3 og 4 skal tilsvarende 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 godskørselsloven, er det såkaldte krav om god skik. Det følger således af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 4, stk. 1, 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

godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, hvorefter den pågældende ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Kravet i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og 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 begrundes 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.

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

Kravet i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 5, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre virksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og 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, 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 fem 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 buskørselsvirk-

somhed, 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.

Derudover stilles der i godskørselslovens § 6, stk. 3, som en del af vandelskravet, krav om, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal følge de regler om løn og arbejdsvilkår for chauffører, som er nævnt i den pågældende bestemmelse.

Kravet om god skik skal ses i sammenhæng med tilbagekaldelsesreglerne i godskørselslovens § 12, hvorefter en tilladelse til godskørsel kan tilbagekaldes bl.a. hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet om god skik.

Det foreslås at nyaffatte godskørselslovens § 3, stk. 6, således, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Med den foreslåede nyaffattelse vil de betingelser, som virksomheden skal opfylde, for at opfylde vandelskravet, blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 3, stk. 6. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det er Transportministeriets vurdering, at den vandelsvurdering, der i dag foretages efter godskørselslovens bestemmelser, ligger inden for de rammer, som medlemsstaterne tillægges i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette uanset at vurderingen efter bestemmelseernes ordlyd er en vurdering af virksomhedens gode skik.

Samtidig finder Transportministeriet på baggrund af den nuværende opbygning af godskørselsloven, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte vandelskravet ved bekendtgørelse i forhold til de tre tilladelsestyper, som godskørselsloven regulerer, dvs. godskørselstilladelse i henhold til § 1, stk. 1, tilladelse til national godskørsel i varebiler, jf. den foreslåede § 1, stk. 2, og tilladelse til international godskørsel i varebiler, jf. den foreslåede § 1, stk. 3.

Der vil, ligesom i dag, blive fastsat betingelser for opfyldelse af vandelskravet for såvel virksomheden som transportlederen. Vandelskravet for transportlederen vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 4, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 9. Det forventes, at der i forhold til virksomheder vil blive fastsat regler om, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet, der kan inddrages i vandelsvurderingen, og i forhold til transportlederen er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at oplysninger om, at ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt, kan inddrages i vandelsvurderingen. Endelig er det forventningen, at der vil blive fastsat

regler om, at én af betingelserne for at opfylde vandelskravet er, at den pågældende ansøger opfylder kravene om løn- og arbejdsvilkår i henholdsvis godskørselslovens § 6, stk. 3 og 4.

Hensigten med den foreslåede nyaffattelse er at videreføre gældende ret på den mest hensigtsmæssige og overskuelige måde.

Til nr. 9

Det følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009, at en virksomhed, der udøver vejtransporterhvervet, udpeger mindst én fysisk person, transportlederen, der opfylder kravene i artikel 3, stk. 1, litra b (udviser god vandel) og d (har de nødvendige faglige kvalifikationer), og som

- a) faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde,
- b) har en 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 og
- c) har bopæl i Fællesskabet.

I forhold til kravene i artikel 3, stk. 1, litra b, om at udvise god vandel, følger det af forordningens artikel 6, at medlemsstaterne skal fastsætte de betingelser, som en transportleder skal opfylde for, at vandelskravet 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 vandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, og at transportlederen 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.

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 begrunder 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.

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

Kravet om god skik skal ses i sammenhæng med tilbagekaldelsesreglerne i godskørselslovens § 12, stk. 4, hvorefter en godkendelse som transportleder kan tilbagekaldes under de betingelser, som er nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1 og 2, eller § 12, stk. 2, nr. 1 og 2.

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 forordning (EF) nr. 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, men alene kan stilles de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 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 offentligtligte 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 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 og
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1 eller 3, skal opfylde. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 4, stk. 4, hvorefter der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 i den foreslåede bestemmelse omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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. den foreslåede § 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. den foreslåede § 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.

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 ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) udviser god vandel, jf. stk. 4,
- 5) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,
- 6) er bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 7) 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. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 4, stk. 4, hvorefter der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4.

Det vil 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.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 2. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 2.

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. 2, 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, at der ikke for så vidt angår national godskørsel bør gælde et strengere krav, end hvad tilfældet er for international godskørsel, jf. ovenfor.

De krav, der følger af de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 5-7, er en videreførelse af kravene i godskørselslovens § 4, stk. 3, nr. 1-3. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Vandelskravet, der følger af den foreslåede § 4, stk. 2, nr. 4, vil blive fastsat ved bekendtgørelse, jf. den foreslåede § 4, stk. 4. Det er hensigten, at der vil være tale om en videreførelse af kravene i den gældende godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4 og 5.

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 virksomhedsejeren.

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 virksomhedsejeren.

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 gælden-

de § 4, stk. 4, og der er ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse i godskørselslovens § 4, stk. 4, hvorefter transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Med den foreslåede bestemmelse vil de betingelser, som transportlederen skal opfylde, for at opfylde vandelskravet, blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 4, stk. 4. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, hvorefter vandelskravet for virksomheder vil blive fastsat.

Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det er Transportministeriets vurdering, at det på baggrund af den nuværende opbygning af godskørselsloven vil være hensigtsmæssigt at fastsætte vandelskravet ved bekendtgørelse i forhold til godkendelse som transportleder i de tre tilladelsestyper, som godskørselsloven regulerer, dvs. godskørselstilladelse i henhold til § 1, stk. 1, tilladelse til national godskørsel i varebiler, jf. den foreslåede § 1, stk. 2, og tilladelse til international godskørsel i varebiler, jf. den foreslåede § 1, stk. 3.

Der vil, ligesom i dag, blive fastsat betingelser for opfyldelse af vandelskravet for såvel virksomheden som transportlederen. Vandelskravet for virksomheden vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 8. Det forventes, at der i forhold til transportlederen vil blive fastsat betingelse om, at den pågældende ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Det er endvidere forventningen, at der ligesom i dag, vil blive fastsat regler om, at andre situationer, hvor vandelskravet ikke anses for opfyldt f.eks. hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt. Endelig er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at én af betingelserne for at opfylde vandelskravet er, at den pågældende ansøger opfylder kravene om løn- og arbejdsvilkår i henholdsvis godskørselslovens § 6, stk. 3 og 4.

Hensigten med den foreslåede bestemmelse er at videreføre gældende ret på den mest hensigtsmæssige og overskuelige måde.

Til nr. 10

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 »tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2« ændres til »tilladelse efter § 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. 11

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.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 5, stk. 2, således, at »ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2« ændres til »ansøgninger efter § 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. 2, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for ansøgning om udstedelse af tilladelse til 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 bemærkes, at der ikke med bemyndigelsen vil kunne fastsættes nationale særkrav for ansøgninger om udstedelse af tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1 og 3. Nationale særkrav er krav ud over de krav som i forvejen følger direkte af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 eller som forordningerne giver medlemsstaternes mulighed for at fastsætte.

Til nr. 12

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. 13

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«.

Det 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. 14

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 en reel forbindelse til virksomheden.

Til nr. 15

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, at godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, kun må udføres af

1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller

2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Ved kørsel i udlandet er en dansk tilladelsesindehaver ikke underlagt samme betingelser for anvendelse af chauffører som ved national godstransport, dvs. tilladelsesindehaveren kan frit anvende både chauffører og udenlandske chaufførvikarer ved kørsel i udlandet. Der stilles ligeledes ikke sådanne krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, at »Godskørsel« ændres til »National godskørsel«.

Med den foreslåede ændring præciseres, at bestemmelsen alene finder anvendelse for national godskørsel. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og dermed ikke tiltænkt materielle ændringer med bestemmelsen.

Til nr. 16

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. 17

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.

I godskørselslovens § 6 a, stk. 3, er fastsat, at det 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.

Det følger af § 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 til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.

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. 18

§ 6 d

Anvendelsesområdet for udstationeringslovens regler om udstationering af førere følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5. 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.

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).

Det foreslås med godskørselslovens § 6 d, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører, der udfører godskørsel inden for vejtransportsektoren i Danmark, senest ved udstationeringens begyndelse skal udfylde en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade, der er forbundet til Informationssystemet for det indre marked (IMI), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

1) Cabotagekørsel, som defineret i forordning nr. 1072/2009.

2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport.

3) Ikke-bilateral international transport.

Forslaget vil indebære 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 Transportministeriets vurdering at føreren er udstationeret, når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

1) Cabotagekørsel, som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009.

2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport.

3) Ikke-bilateral international transport.

Henvisningen til forordning (EF) nr. 1072/2009 i den foreslåede § 6 d, stk. 1, omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det følger desuden af direktivets artikel 1, stk. 3-6, hvornår en fører ikke anses for at være udstationeret. Det er såle-

desuden af direktivets artikel 1, stk. 3-6, hvornår en fører ikke anses for at være udstationeret. Det er såle-

des ikke alle typer af grænseoverskridende vejtransporter, der er omfattet af udstationeringsbegrebet. Virksomhederne vil ved de type af kørsler derfor ikke være omfattet af de foreslåede regler om udstationering. 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 kørsel 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 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 offent-

lige brugerflade der er forbundet til IMI. Virksomheden skal sende oplysningerne senest 8 uger efter anmodningen.

Det følger af den foreslåede godkørselslovens § 6 d, stk. 2, at en udenlandsk virksomhed, der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Den foreslåede bestemmelse i § 6 d, stk. 2, vil medføre, at en udenlandsk virksomhed, som udstationerer førere i Danmark efter den foreslåede § 6 d, stk. 1, forpligtes til at sende oplysninger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen om udstationeringen senest otte uger efter anmodningen via IMI, og er således en implementering af direktivet artikel 1, stk. 11, litra c). Fristen på otte uger regnes fra dagen efter, at Færdselsstyrelsen sender anmodningen.

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 3, fastsættes, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse i § 6 d, stk. 3, vil medføre, at transportministeren ved bekendtgørelse fastsætter de nærmere krav til, hvilke oplysninger en udenlandsk virksomhed, som udstationerer fører i Danmark efter § 6 d, stk. 1, skal indberette med udstationeringserklæringen. Forslaget vil desuden indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge efter udstationeringens ophør efter stk. 2, som måtte være relevante 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. Forslaget vil endeligt indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 2, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra a), opregner udtømmende, hvilke oplysninger en udstationeringserklæring kan indeholde. 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.

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. 3 efter udstationeringens ophør 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 hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation efter anmodning fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted inden for fristen på otte uger, kan de kompetente myndigheder via IMI anmode de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

Transportministeren vil efter den foreslåede § 6 d, stk. 3, kunne 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.

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. 4, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning 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 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.

§ 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, at en udenlandsk virksomhed skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til en timesats, som fast-

sættes i medfør af stk. 2, når lønmodtageren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.
- 2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

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. 26.

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 offentligt 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, foreslås, at transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter fastsætter 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.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af transportministerens bemyndigelse i udstationeringslovens § 8 c,

stk. 2. 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 foreslås, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 6 d, stk. 4, og aflønningskravet efter § 6 e.

Forslaget vil til dels være en videreførelse af udstationeringslovens § 8 e, stk. 1. Videreførelsen vil betyde, at Færdselsstyrelsens kontrol med de forskellige forpligtelser, herunder anmeldelsespligten, dokumentationskravet og aflønningskravet 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 efter § 6 d, stk. 1, og at føreren er i besiddelse af den dokumentation, som vil blive krævet efter § 6 d, stk. 4. 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. 4.

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 § 6 d, stk. 2. 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. 4, 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 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 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 senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande sender oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysningerne via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI. Oplysningerne kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og 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 via IMI. Herved sikres det gensidige myndighedssamarbejde som følger af direktivet.

Det forslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 2, at en dansk virksomhed, som udstationerer førere inden for vejtransportsektoren i et andet EU- eller EØS-land, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen 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 forslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 3, at transportministeren fastsætter 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. Des-

uden 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. 19

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. 20

Det følger af godskørselslovens § 11, stk. 1, 1. pkt., 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 loven. Hensigten med anmeldelsespligten efter § 11, stk. 1, 1. pkt., 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 »2.000 kg« ændres til »2.500 kg«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af den nationale tilladelsesordning for varebiler, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 21

Det følger af godskørselslovens § 11, stk. 1, 1. pkt., 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 loven. Hensigten

med anmeldelsespligten efter § 11, stk. 1, 1. pkt., 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 en tilladelse til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, 2 eller 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 »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. 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

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, og 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.

Det følger af artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en virksomhed ikke længere opfylder et eller flere af kravene i artikel 3, suspenderer eller tilbagekalder den virksomhedens vejtransporttilladelse senest ved udløbet af den i stk. 1 omhandlede tidsfrist.

I godskørselsloven er tilbagekaldelsesreglerne reguleret i § 12. Det følger således af § 12, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, foruden de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde, 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 nævnt i litra a-i.

Bestemmelsen regulerer således de situationer, hvor en tilladelse til godskørsel efter § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, fordi tilladelsesindehaveren som følge af overtrædelser af lovgivning nævnt i stk. 1, litra a-i, ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, vedrørende god skik.

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 stille de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 giver mulighed for.

Det foreslås, at godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, ændres således, at »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

Det er Transportministeriets vurdering, at den vandelsvurdering, der i dag foretages efter godskørselslovens 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 gode skik. Den vurdering, der i dag foretages med hjemmel i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, er således en del af vandelsvurderingen, som med

nærværende lovforslag foreslås fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 3, stk. 6, for så vidt angår virksomheder.

Uanset, at det fremgår af artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at myndigheden kan tilbagekalde virksomhedens vejtransporttilladelse, hvis virksomheden ikke længere opfylder et eller flere af kravene i artikel 3, dvs. bl.a. vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b), har Transportministeriet fundet det hensigtsmæssigt at opretholde godskørselslovens nuværende systematik, hvor der i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, er en opregning af de overtrædelser, som kan føre til tilbagekaldelse med henvisning til vandelskravet, som fastsættes i medfør af § 3, stk. 6.

Til nr. 24 og 25

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 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, således, at »transport eller« ændres til »transport,«.

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af, at der i § 12, stk. 1, nr. 1, er indeholdt 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. 26

I godskørselslovens § 12, stk. 1, er oplistet, 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 følger 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 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 (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) 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 (EF) 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 og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. 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 lovbekendtgørelse 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. lovbekendtgørelse 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. 27

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.

Bestemmelsen regulerer således de situationer, hvor en tilladelse til godskørsel efter § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, fordi tilladelsesindehaveren som følge af overtrædelser af lovgivning nævnt i § 12, stk. 2, litra a-h, ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, vedrørende god skik.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 1, således, at »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, samt lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter vandelskravet foreslås fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret dog således, at den vurdering, som i dag benævnes som en god skik-vurdering, fremover vil blive benævnt som en vandelsvurdering, for at opretholde sproglig lighed mellem den nationale tilladelsesordning for varebiler og godskørselslovens øvrige tilladelsesordninger.

Til nr. 28

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«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

De foreslåede ændringer er konsekvensændringer som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslo-

vens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, samt den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. 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. 29

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 3, 2. pkt., at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, tilsvarende 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. 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«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, herunder den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 30

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. 31

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. 32

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« ændres til »stk. 4«, 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. 33

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 præcisere 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 fratreden 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 frister, som er anført i artikel 13.

Til nr. 34

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 », en 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. 35

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 godskørselsloven 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. 36

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 2, 1. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., tilsvarende finder 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. Dette indebærer, at en afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i de pågældende bestemmelser, kan forlanges indbragt for domstolene. Bestemmelsen omhandler de situationer, hvor virksomheden eller transportlederen ikke opfylder betingelsen vedrørende gæld til det offentlige, jf. henholdsvis § 3, stk. 1, nr. 2 og § 4, stk. 1, nr. 3, eller betingelsen om god skik i henholdsvis § 3, stk. 1, nr. 3 eller § 4, stk. 1, nr. 5. Anmodning om indbringelse af en afgørelse skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen

sen, fremsættes over for Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Det følger endvidere af godskørselslovens § 13, stk. 2, 2. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., tilsvarende finder 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. Dette indebærer, at en 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, dvs. vandelskravet, kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse 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.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 13, stk. 2, således, at »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3,« ændres til »betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2,«, »betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5« ændres til »betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3,« og efter »artikel 3, stk. 1, litra b« indsættes », eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4«.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 6, 8 og 9, hvor §§ 3 og 4, foreslås nyaffattet. Med nyaffattelsen udgår kravet om god skik og i stedet vil der ved bekendtgørelse blive fastsat et vandelskrav i medfør af henholdsvis den foreslåede § 3, stk. 6, og § 4, stk. 4. På den baggrund foreslås, at henvisningen til god skik kravet tilsvarende udgår af 13, stk. 2, 1. pkt. Derudover indsættes en henvisning til lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4, i § 13, stk. 2, 2. pkt., da den nationale tilladelsesordning for varebiler ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 1071/2009 og dermed heller ikke omfattet af henvisningen til artikel 3, stk. 1, litra b, i § 13, stk. 2, 2. pkt. En afgørelse om, at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder vandelskravet, kan herefter ligesom i dag forlanges indbragt for domstolene, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Til nr. 37

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 »§ 3, stk. 1, nr. 3« ændres til »§ 3, stk. 2, nr. 3«, og »§ 4, stk. 1, nr. 5« ændres til »§ 4, stk. 2, nr. 4«.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 6, 8 og 9, hvor §§ 3 og 4, foreslås nyaffattet. Med nyaffattelsen udgår kravet om god skik og i stedet vil der ved bekendtgørelse blive fastsat et vandelskrav i medfør af henholdsvis den foreslåede § 3, stk. 6, og § 4, stk. 4. På den baggrund foreslås, at henvisningen til god skik kravet tilsvarende udgår af 13, stk. 4, 1. pkt., da bestemmelsen i sin nuværende form henviser til vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b, i forordning (EF) nr. 1071/2009. For så vidt angår den nationale tilladelsesordning for varebiler indsættes henvisning til de foreslåede bestemmelser om vandelskrav, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 4, stk. 2, nr. 4, da den nationale tilladelsesordning for varebiler ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 1071/2009 og dermed heller ikke omfattet af henvisningen til artikel 3, stk. 1, litra b, i § 13, stk. 4. Der er ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 38

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 artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

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).

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 § 3, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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. 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 er 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.

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.

Færdselsstyrelsens adgang til virksomhedens forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. 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.

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.

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 forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administre-

res i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven, herunder forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse. 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 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.

Henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 i den foreslåede bestemmelse omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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, vil der med direktivets ikrafttrædelse ikke være hjemmel til, at føreren skal medbringe dokumentation om hans lønvilkår, jf. direktivets artikel 1, stk. 1, litra b).

Det foreslås med godskørselslovens § 14, stk. 2, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 6 f, herunder 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 godskørselslo-

vens § 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.

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 forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven, herunder forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

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 den foreslåede § 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. 39

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. 40

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 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. 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 »§ 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. 42

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 ændring, 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 artikel 5 i direktiv (EU) nr. 2020/1057, 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.

Til nr. 43

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) nr. 2020/1055.

I dag anvendes bestemmelsen til overtrædelser af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009, som bl.a. 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 karenperiode 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) nr. 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 karenperioden, og at de vil blive fastsat under hensyntagen til kategoriseringen af alvorlige overtrædelser i bilag I i Kommissionens forordning (EU) nr. 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 domstolens 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. 44

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 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. 45

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 overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelser er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelser i øvrigt er af grovere karakter.

Det foreslås indsat som godskørselslovens § 17, stk. 6, at ved straffens udmåling ved overtrædelse af § 6 d, stk. 1, betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelser er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelser i øvrigt er af grovere karakter.

Med det foreslåede stykke 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 den 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, hvilket svarer 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 er således en videreførelse af gældende ret.

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 skærpende 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 bødevtagelser, såvel udenretlige som administrative, tillægges gentagelsesvirkning i overensstemmelse med straffelovens § 84, stk. 3, og retsplejelovens § 899, stk. 3, og § 832, stk. 4. Fristen regnes fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse.

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

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

Til nr. 46

Det følger af godskørselslovens § 17 b, at transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 6, stk. 4.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med en tidligere udgave af § 6, stk. 4, hvorefter tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skulle indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Ved lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport) blev godskørselslovens § 6, stk. 4, nyaffattet og rykket til stk. 6. Det følger af § 6, stk. 6, at tilladelsesindehaveren efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3, nr. 1, eller stk. 4.

Bestemmelsen er således ikke længere en påbudsbestemmelse, og godskørselslovens § 17 b er som følge heraf uden virkning.

Det foreslås, at ophæve godskørselslovens § 17 b.

Den foreslåede ophævelse af § 17 b, er en konsekvensændring på baggrund af lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport).

Til nr. 47

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.

Det foreslås i godskørselslovens § 17 c, stk. 1, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan 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 overtrædelser,

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

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2.

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 overtrædelser er klar og ukompliceret, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved et administrativt bødeforelæg, indgiver Færdselsstyrelsen i stedet en politianmeldelse. Færdselsstyrelsen indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtagerne ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforelæg.

Det foreslås i godskørselslovens § 17 c, stk. 2, 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.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 3.

Det foreslås i godskørselslovens § 17 c, stk. 3, at vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 4.

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, 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, 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 (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, så den ligeledes vil omfatte direktiv (EU) nr. 2020/1057 skyldes, at det med lovforslaget foreslås, at dele af direktivet implementeres ved bestemmelser i buskørselsloven. Lovforslaget implementerer dele af direktivets artikel 1 om særlige regler for udstationering af førere samt artikel 5, om sanktioner for overtrædelse af artikel 1. Med lovforslaget videreføres desuden bestemmelser fra udstationeringslovens kapitel 4 a, som implementerer dele af direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU i buskørselsloven, hvorfor nyaffattelsen af fodnoten også foreslås at omfatte direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU.

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 chaufførvikarvirksomhed indsendes til Færdselsstyrelsen. Ansøgningen indgives i dag i praksis 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 befording 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 (busudlejning), 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 databeskyttelsesforordningen.

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 befording 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 (EF) 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 ikke-personlig 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, men alene kan stille de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009 giver 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 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 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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en virksomhed, udover kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, 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. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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.

Til nr. 4

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, og 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 buskørselslovens §§ 12 og 13, der indeholder en række krav, som virksomheder skal opfylde for at få en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet (buskørsel).

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

transportleder skal kunne gøre det antageligt, 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 buskørselslovens § 13, nr. 4, hvorefter den pågældende ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Kravet i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og 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 begrunder 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. buskørselslovens § 13, nr. 4 og 5.

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

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

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 fem 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.

Derudover stilles der i buskørselslovens § 18, stk. 2, som en del af vandelskravet, krav om, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, skal følge de regler om løn og arbejdsvilkår for chauffører, som er nævnt i den pågældende bestemmelse.

Kravet om god skik skal ses i sammenhæng med tilbagekaldelsesreglerne i buskørselslovens § 14, hvorefter en tilladelse til buskørsel kan tilbagekaldes bl.a. hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet om god skik.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 12, stk. 4, således, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Med den foreslåede nyaffattelse vil de betingelser, som virksomheden skal opfylde, for at opfylde vandelskravet, blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 12, stk. 4. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det er Transportministeriets vurdering, at den vandelsvurdering, der i dag foretages efter buskørselslovens bestemmelser, ligger inden for de rammer, som medlemsstaterne tillægges i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette uanset at vurderingen efter bestemmelseernes ordlyd er en vurdering af virksomhedens gode skik.

Samtidig finder Transportministeriet på baggrund af den nuværende opbygning af buskørselsloven, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte vandelskravet ved bekendtgørelse i forhold til buskørselstilladelse i henhold til § 1, stk. 1.

Der vil, ligesom i dag, blive fastsat betingelser for opfyldelse af vandelskravet for såvel virksomheden som transportlederen. Vandelskravet for transportlederen vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 13, stk. 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 5. Det forventes, at der i forhold til virksomheder vil blive fastsat regler om, hvilke oplysninger om medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet, der kan inddrages i vandelsvurderingen, og i forhold til transportlederen er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at oplysninger om, at ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt, kan inddrages i vandelsvurderingen. Endelig er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at én af betingelserne for at opfylde vandelskra-

vet er, at den pågældende ansøger opfylder kravene om løn- og arbejdsvilkår i buskørselslovens § 18, stk. 2.

Hensigten med den foreslåede nyaffattelse er at videreføre gældende ret på den mest hensigtsmæssige og overskuelige måde.

Til nr. 5

Det følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009, at en virksomhed, der udøver vejtransporterhvervet, udpeger mindst én fysisk person, transportlederen, der opfylder kravene i artikel 3, stk. 1, litra b (udviser god vandel) og d (har de nødvendige faglige kvalifikationer), og som

- a) faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde,
- b) har en 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 og
- c) har bopæl i Fællesskabet.

I forhold til kravene i artikel 3, stk. 1, litra b, om at udvise god vandel, følger det af forordningens artikel 6, at medlemsstaterne skal fastsætte de betingelser, som en transportleder skal opfylde for, at vandelskravet 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 vandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, og at transportlederen 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.

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 begrunder 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 begrunder 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.

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

Kravet om god skik skal ses i sammenhæng med tilbagekaldelsesreglerne i buskørselslovens § 14, stk. 3, hvorefter en godkendelse som transportleder kan tilbagekaldes under de betingelser, som er nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1 og 2.

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 op-

nå tilladelse til at udøve buskørselserhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav, men alene kan stilles de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 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, stk. 1, 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 og
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter buskørselsloven skal opfylde. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 13, stk. 2, hvorefter der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse i buskørselslovens § 13, stk. 2, hvorefter transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.

Med den foreslåede bestemmelse vil de betingelser, som transportlederen skal opfylde, for at opfylde vandelskravet, blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 13, stk. 2. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, hvorefter vandelskravet for virksomheder vil blive fastsat. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det er Transportministeriets vurdering, at det på baggrund af den nuværende opbygning af buskørselsloven vil være hensigtsmæssigt at fastsætte vandelskravet ved bekendtgørelse i forhold til godkendelse som transportleder buskørselstilladelse i henhold til § 1, stk. 1.

Der vil, ligesom i dag, blive fastsat betingelser for opfyldelse af vandelskravet for såvel virksomheden som transportlederen. Vandelskravet for virksomheden vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4. Det forventes, at der i forhold til transportlederen vil blive fastsat betingelse om, at den pågældende ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Det er endvidere forventningen, at der ligesom i dag, vil blive fastsat regler om, at andre situationer, hvor vandelskravet ikke anses for opfyldt f.eks. hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt. Endelig er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at én af betingelserne for at opfylde vandelskravet er, at den pågældende ansøger opfylder kravene om løn- og arbejdsvilkår i buskørselslovens § 18, stk. 2.

Hensigten med den foreslåede bestemmelse er at videreføre gældende ret på den mest hensigtsmæssige og overskuelige måde.

Til nr. 6

Det følger af buskørselslovens § 13 a, stk. 1, at tilladelse til

busudlejning m.v., jf. § 1 a, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 1-3,

1) har forretningssted her i landet og

2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 13 a, stk. 1, således, at »§ 12, stk. 1, nr. 1-3« ændres til »§ 12, stk. 1, nr. 1 og 2, og vandelskravet fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 7

Det følger af godskørselslovens § 13 a, stk. 4, at § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 13 a, stk. 4, således, at »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 8

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, og 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.

Det følger af artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en virksomhed ikke længere opfylder et eller flere af kravene i artikel 3, suspenderer eller tilbagekalder den virksomhedens vejtransporttilladelse senest ved udløbet af den i stk. 1 omhandlede tidsfrist.

I buskørselsloven er tilbagekaldelsesreglerne reguleret i § 14. Det følger således af § 14, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, foruden de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde, 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 udøvelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i litra a-h.

Bestemmelsen regulerer således de situationer, hvor en tilladelse til buskørsel efter § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, fordi tilladelsesindehaveren som følge af overtrædelser af lovgivning nævnt i stk. 1, litra a-i, ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, vedrørende god skik.

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, men alene kan stille de krav, som forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009 giver mulighed for.

Det foreslås, at buskørselsloven § 14, stk. 1, nr. 1, ændres således, at »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« ændres til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

Det er Transportministeriets vurdering, at den vandelsvurdering, der i dag foretages efter 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 gode skik. Den vurdering, der i dag foretages med hjemmel i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, er således en del af vandelsvurderingen, som med nærværende lovforslag foreslås fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i § 12, stk. 4, for så vidt angår virksomheder.

Uanset, at det fremgår af artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1071/2009, at myndigheden kan tilbagekalde virksomhedens vejtransporttilladelse, hvis virksomheden ikke længere opfylder et eller flere af kravene i artikel 3, dvs. bl.a. vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b), har Transportministeriet fundet det hensigtsmæssigt at opretholde buskørselslovens nuværende systematik, hvor der i buskørselslovens § 14, stk.

1, nr. 1, er en opregning af de overtrædelser, som kan føre til tilbagekaldelse med henvisning til vandelskravet, som fastsættes i medfør af § 12, stk. 4.

Til nr. 9 og 10

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, således, at »afgiftslovgivningen eller« ændres til »afgiftslovgivningen,«.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra h, således, at »menneskehandel eller« ændres til »menneskehandel,«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af, at der i § 14, stk. 1, nr. 1, er indeholdt 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. 11

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. 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 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 § 14, 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 følger 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 (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) 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 (EF) 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 og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. 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 lovbekend-

gørelse 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. lovbekendtgørelse 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. 12

Det følger af buskørselslovens § 14, stk. 2, 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 § 12, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14, stk. 2, således, at »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« ændres til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 13

Det følger af buskørselslovens § 14 a, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a 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 nævnt i litra a-d.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14 a, stk. 1, nr. 1, således, at »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« ændres til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 14

Det følger af buskørselslovens § 14 a, stk. 4, at en tilladelse til busudlejning m.v. kan tilbagekaldes, hvis en ansat eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14 a, stk. 4, således, at »betingelserne i § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3« ændres til »betingelserne i § 13 a og vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, hvorefter vandelskravet vil blive fastsat ved be-

kendtgørelse. Der er tale om en videreførelse af gældende ret og ikke tiltænkt materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 15

Det følger af buskørselslovens § 14 b, at i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig 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 », en 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. 16

Der er ikke i dag hjemmel til, at Færdsstyrelsen 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, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

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).

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 § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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. 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 er 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.

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.

Færdselsstyrelsens adgang til virksomhedens forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. 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.

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.

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 forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven, herunder forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse. 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.

Henvisningen til forordning (EF) nr. 1071/2009 i den foreslåede bestemmelse omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

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, vil der med direktivets ikrafttrædelse ikke være hjemmel til, at føreren skal medbringe dokumentation om hans lønvilkår, jf. direktivets artikel 1, stk. 1, litra b).

Det foreslås med buskørselslovens § 14 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj med henblik på at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 21

b, herunder 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.

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 forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i retssikkerhedsloven, herunder forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få

adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

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 den foreslåede § 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. 17

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. pkt., at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning (EF) 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 buskørselsloven 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. 18

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 2, 1. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., tilsvarende finder anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 13, nr. 3 og 5, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3 og 5.

Dette indebærer, at en afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i de pågældende bestemmelser, kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse 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.

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 2, 2. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., tilsvarende finder 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.

Dette indebærer, at en afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, fordi virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder vandelskravet, på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen skal indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 15, stk. 2, 1. pkt., således, at »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2 og 3« ændres til »betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 2, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2«, og »betingelserne i § 13, nr. 3 og 5, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3 og 5« ændres til »betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3«.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 3, 4 og 5, hvor §§ 12 og 13, foreslås nyaffattet. Med nyaffattelsen udgår kravet om god skik og i stedet vil der ved bekendtgørelse blive fastsat et vandelskrav i medfør af henholdsvis den foreslåede § 12, stk. 4, og § 13, stk. 2. På den baggrund foreslås, at henvisningen til god skik kravet tilsvarende udgår af 15, stk. 2, 1. pkt.

En afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, fordi virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder vandelskravet, kan herefter ligesom i dag forlanges indbragt for domstolene, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former. Tilsvarende kan en afgørelse om, at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder kravet om gæld til det offentlige, jf. betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3, forlanges indbragt for

domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse 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.

Til nr. 19

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 2, 2. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., tilsvarende finder 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.

Dette indebærer, at en afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder vandelskravet, kan forlanges indbragt for domstolene. Afgørelsen 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.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 15, stk. 2, 2. pkt., således, at efter »litra b« indsættes », § 13 a, jf. § vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, eller § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 3, 4 og 5, hvor §§ 12 og 13, foreslås nyaffattet. Med nyaffattelsen udgår kravet om god skik og i stedet vil der ved bekendtgørelse blive fastsat et vandelskrav i medfør af henholdsvis den foreslåede § 12, stk. 4, og § 13, stk. 2. På den baggrund foreslås, at henvisningen i § 15, stk. 2, 2. pkt. konsekvensrettes i overensstemmelse hermed. Der er ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 20

Det følger af buskørselslovens § 15, 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 § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, § 13, nr. 5, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13 b, jf. § 13, 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 buskørselslovens § 15, stk. 4, 1. pkt., således, at »og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, § 13, nr. 5, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13 b, jf. § 13, nr. 5« ændres til »§ 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 3, 4 og

5, hvor §§ 12 og 13, foreslås nyaffattet. Med nyaffattelsen udgår kravet om god skik og i stedet vil der ved bekendtgørelse blive fastsat et vandelskrav i medfør af henholdsvis den foreslåede § 12, stk. 4, og § 13, stk. 2. På den baggrund foreslås, at henvisningen i § 15, stk. 2, 2. pkt. konsekvensrettes i overensstemmelse hermed.

Til nr. 21

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.

Buskørselslovens § 16, stk. 3, foreslås ophævet.

Formålet med at ophæve bestemmelsen er, at der ved bekendtgørelse udstedt i medfør af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 13, vil blive fastsat regler om midlertidige tilladelser ved transportlederens fratreden. Det forventes, at perioden for den midlertidige tilladelse vil blive udvidet fra de nuværende tre måneder til seks måneder for at skabe parallelitet mellem reglerne på gods- og buskørselsområdet. I medfør af lovforslagets foreslåede § 4, stk. 6, vil der blive fastsat overgangsregler for virksomheder, der har ansøgt om eller fået udstedt en midlertidig tilladelse på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse.

Til nr. 22

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.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, således, at »samt« ændres til »herunder«, og efter »opfylde,« indsættes »og den digitale løsning, jf. § 1 d,«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at transportministeren ligeledes kan fastsætte nærmere regler om den digitale løsning, som ansøgninger om tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives ved i medfør af buskørselslovens § 1 d, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

Det bemærkes, at der ikke med bemyndigelsen vil kunne fastsættes nationale særkrav for ansøgninger om udstedelse af tilladelse efter buskørselslovens § 1, stk. 1. Nationale særkrav er krav ud over de krav som i forvejen følger direkte af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009 eller som forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte.

Til nr. 23 og 24

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 afgø-

relser truffet i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) 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 »vognmandsvirksomhed og« ændres til »vognmandsvirksomhed,«.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 12, således, at »påklages.« ændres til »påklages 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. 25.

Til nr. 25

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 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 eller afvikling.

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 fratreden.

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 findes en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler ved transportlederens fratreden 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 regler til supplerende af forordningens bestemmelse om 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 frister, som er anført i artikel 13.

Til nr. 26

§ 21

Anvendelsesområdet for udstationeringslovens regler om udstationering af fragtførere følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5. Det følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5, at lovens kapitel 4 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 her til 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).

Det foreslås med buskørselslovens § 21, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører der udfører

erhvervsmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal senest ved udstationeringens begyndelse udfylde en udstationeringserklæring vis den offentlige brugerflade, der er forbundet til Informationssystemet for det indre marked (IMI), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel som defineret i forordning nr. 1073/2009.
- 2) Ikke-bilateral international personbefordring.

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. 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 i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel, som defineret i forordning (EF) nr. 1073/2009.
- 2) Ikke-bilateral international personbefordring.

Henvisningen til forordning (EF) nr. 1073/2009 i den foreslåede bestemmelse omfatter forordningen samt senere ændringer heraf.

Det følger desuden af direktivets artikel 1, stk. 3-6, hvornår en fører ikke anses for at være udstationeret. Det er således ikke alle typer af grænseoverskridende vejtransporter, der er omfattet af udstationeringsbegrebet. Virksomhederne vil ved de type af kørsler derfor ikke være omfattet af de foreslåede regler om udstationering. En fører anses ikke for at være udstationeret, når denne udfører bilaterale transportter 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. Bilateral transport med passagerer er lejlighedsvis eller rutekørsel, som defineret i forordning (EF) nr. 1073/2009, hvor en fører udfører en eller flere af følgende transportter:

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 tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke tilbyder personbefordring mellem to steder i den medlemsstat, der krydses. Det samme gælder for tilbagerejsen. 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 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.

Det følger af den foreslåede buskørselsloven § 21, stk. 2, at en udenlandsk virksomhed der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Den foreslåede bestemmelse i § 21, stk. 2, vil medføre, at en udenlandsk virksomhed, som udstationerer førere i Danmark efter den foreslåede § 21, stk. 1, forpligtes til at sende oplysninger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen om udstationeringen senest otte uger efter anmodningen via IMI, og er således en implementering af direktivet artikel 1, stk. 11, litra c). Fristen på otte uger regnes fra dagen efter, at Færdselsstyrelsen sender anmodningen.

Med forslaget til buskørselslovens § 21, stk. 3, fastsættes, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndig-

hederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse i § 21, stk. 3, vil medføre, at transportministeren ved bekendtgørelse fastsætter de nærmere krav til, hvilke oplysninger en udenlandsk virksomhed, som udstationerer førere i Danmark efter § 21, stk. 1, skal indberette med udstationeringserklæringen. Forslaget vil desuden indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge efter udstationeringens ophør efter stk. 2, som måtte være relevante 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. Forslaget vil endeligt indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter stk. 2, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Direktivets artikel 1, stk. 11, litra a), opregner udtømmende, hvilke oplysninger en udstationeringserklæring kan indeholde. Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav til udstationeringserklæringen 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.

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. 3, efter udstationeringens ophør 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 hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation efter anmodning fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted inden for fristen på otte uger, kan de kompetente myndigheder via IMI anmode de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

Transportministeren vil efter den foreslåede § 21, stk. 3, kunne 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.

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. 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 kontrol dokumenter for samme periode som dokumentation for aflønning.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 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 buskørselslovens § 21, stk. 4, foreslås det, at transportministeren kan 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.

§ 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, cabotagekørsel med bus 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, at 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 cabotagekørsel for virksomheden i Danmark.

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 erhvervs-mæssig personbefordring. Godskørsel reguleres i godskørselsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 18.

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 helhedsvurde-

ring. En lønmodtager er karakteriseret ved i kraft af en arbejdsaftale at have pligt til personligt at udføre erhvervs-mæssigt arbejde efter arbejdsgiverens instruktioner, for arbejdsgiverens regning og risiko, under arbejdsgiverens tilsyn og i arbejdsgiverens navn, og som har krav på en modydelse for arbejdet betalt af arbejdsgiveren. Der vil som hovedregel være tale om et vederlag, som udmåles i forhold til den medgæede tid (timeløn, 14-dages løn eller månedsløn).

Aflønningskravet betyder, at lønmodtageren, der udfører den konkrete cabotagekørsel med bus 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 offentligt 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, foreslås, at 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.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af transportministerens bemyndigelse i udstationeringslovens § 8 c, stk. 2. 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 foreslås, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 21, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 21, stk. 4, og aflønningskravet efter § 21 a, stk. 1.

Forslaget vil til dels være en videreførelse af udstationeringslovens § 8 e, stk. 1. Videreførelsen vil betyde, at Færdselsstyrelsens kontrol med de forskellige forpligtelser, herunder anmeldelsespligten, dokumentationskravet og aflønningskravet 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 efter § 21, stk. 1, og at føreren er i besiddelse af den dokumentation, som vil blive krævet efter § 21, stk. 4. 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. 4.

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 § 21, stk. 2. 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 færdselsstyrelsen 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. 4, ikke er overholdt.

Hvis der på baggrund af Færdselsstyrelsens undersøgelser konstateres en konkret mistanke om, at virksomheden ikke overholder det lovfastede 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 lovfastede 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. Folketingstidende 2015-16, A, L 178 som fremsat, side 32.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 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 foreslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 1, at Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysninger via den offentlige brugerflade der er forbundet til IMI. Oplysninger kan tillige sendes i forbindelse med bilateralt administrativt samarbejde og 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 foreslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 2, at en dansk virksomhed, som udstationerer førere af erhvervs-mæssig personbefordring 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.

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 buskørselslovens § 21 c, stk. 3, at transportministeren fastsætter 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 vejtransport eller cabotagekørsel,
- dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden og
- ansættelseskontrakten eller tilsvarende dokument.

Til nr. 27

Det følger af buskørselslovens § 22, stk. 1, nr. 1, at mindre 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 mindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1 eller 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,.

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 artikel 5 i direktiv (EU) nr. 2020/1057, 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.

Til nr. 28

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 skærpene omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

Det foreslås indsat i buskørselslovens § 22, stk. 6, at ved straffens udmåling efter § 21, stk. 1, det som en skærpene omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

Med det foreslåede stykke videreføres udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, således at det fremgår klart, hvad der kan betragtes, som skærpene omstændigheder ved overtrædelse af den foreslåede § 21, stk. 1.

Formålet med anmeldelsespligten efter den 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 lovfaste 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, hvilket svarer 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 er således en videreførelse af gældende ret.

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

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

Til nr. 29

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.

Det foreslås i buskørselslovens § 22 c, stk. 1, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere 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.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2.

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 overtrædelsen er klar og ukompliceret, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved 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.

Det foreslås i buskørselslovens § 22 c, stk. 2, 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.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 3.

Det foreslås i buskørselslovens § 22 c, stk. 3, at vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af udstationeringslovens § 10 d, stk. 4.

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 vejdelene af kombineret transport i Danmark.

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. 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 gods-kørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18, og § 2, nr. 26.

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 (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. 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 gods-kørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18, og § 2, nr. 26.

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 vejdelene af kombineret transport i Danmark.

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. 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. 18, og § 2, nr. 26.

Til nr. 4

Ifølge udstationeringslovens § 10 a, stk. 1, 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 udstationeringslovens § 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 overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelser er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelser i øvrigt er af grovere karakter.

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 udstationeringslovens § 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 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 foreslås, at udstationeringslovens § 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.

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 udstationeringslovens § 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

Ved lovforslagets § 4, stk. 1, foreslås, at loven træder i kraft den 2. februar 2022, jf. dog stk. 2 og 3.

Det er de foreslåede udstationeringsregler i godskørselsloven og buskørselsloven, konsekvensændringer i udstationeringsloven, den foreslåede bestemmelse om indsendelse af ansøgning via digital løsning i buskørselsloven samt enkelte ændringer i godskørselsloven, som ikke følger af Vejpakken, som træder i kraft den 2. februar 2022.

Ved lovforslagets § 4, stk. 2, foreslås, at § 1, nr. 3-14, 16, 17, 19, 21-37, 39-41 og 43, og § 2, nr. 3-15 og 17-25, træder i kraft den 21. februar 2022. § 14, stk. 1, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 38, og § 14 c, stk. 1, i lov om buskørsel som affattet ved denne lovs § 2, nr. 16, træder i kraft den 21. februar 2022.

Forslaget vil indebære, at de ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, som følger af ændringsforordning (EU) 2020/1055 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren, træder i kraft den 21. februar 2022 i overensstemmelse med fristen i ændringsforordningen.

Ved lovforslagets § 4, stk. 3, foreslås, at lovforslagets § 1, nr. 2 og 20, træder i kraft den 1. januar 2023.

Forslaget vil indebære, at de foreslåede ændringer af den nationale varebilsordning træder i kraft den 1. januar 2023, herunder at 11-kg-reglen udgår og vægtgrænsen hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg.

Ved lovforslagets § 4, stk. 4, foreslås, at kravet om tilladelse

i § 1, stk. 3, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, finder anvendelse fra den 21. maj 2022.

Forslaget vil indebære, at kravet om tilladelse til international godskørsel i varebiler, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3, vil finde anvendelse fra den 21. maj 2022 i overensstemmelse med fristen i ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055.

Ved lovforslagets § 4, stk. 5, foreslås, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse driver eller tidligere har drevet virksomhed, der er omfattet af tilladelseskravet efter § 1, stk. 2 og 3, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2 og 3, herunder regler om fravigelse af krav, der skal opfyldes for at opnå tilladelse.

For virksomheder som den 1. januar 2023 omfattes af krav om tilladelse til national godskørsel i varebiler, som følge af afskaffelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen, kan transportministeren fastsætte overgangsordninger. Transportministeren vil bl.a. kunne fastsætte regler om, at der kan ses bort fra kravet om økonomisk grundlag, hvis virksomheden eller transportlederen har indgået en afdragsaftale med SKAT om indfrielse af restance for en rimelig periode. Tilsvarende kan der f.eks. fastsættes regler om fritagelse fra de faglige kvalifikationskrav. Dette kan f.eks. være relevant i forhold til personer, der på tidspunktet for tilladelseskravet ikrafttræden kan dokumentere et vist antal års erfaring som vognmand eller beskæftigelse som varebilchauffør.

For virksomheder som den 21. maj 2022 omfattes af krav om tilladelse til international godskørsel i varebiler, kan transportministeren fastsætte overgangsordninger i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, som ændret ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055. Det følger heraf, at personer, der fremlægger dokumentation for, at de vedvarende i en periode på 10 år før den 20. august 2020 har ledet en virksomhed af samme

type, kan fritages fra de prøver, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1. Artikel 8, stk. 1, fastsætter, at for at opfylde kravet om faglige kvalifikationer, skal ansøgerne have visse kundskaber. Disse dokumenteres ved en obligatorisk skriftlig prøve, og hvis medlemsstaten fastsætter det, en supplerende mundtligt prøve. Medlemsstaten kan pålægge ansøgere at gennemgå et kursus forud for prøven.

Ved lovforslagets § 4, stk. 6, foreslås, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse har en midlertidig tilladelse udstedt efter § 16, stk. 3, i lov om buskørsel, som ophævet ved denne lovs § 2, nr. 21.

En midlertidig tilladelse udstedt efter buskørselslovens § 16, stk. 3, i forbindelse med transportlederens fratreden, har som udgangspunkt en gyldighedsperiode på tre måneder. Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 21, at bestemmelsen ophæves. Herefter vil der blive fastsat regler om midlertidige tilladelser ved bekendtgørelse, og det er i den forbindelse hensigten, at der, for at opnå parallelitet mellem gods- og buskørselsområdet, vil blive fastsat en gyldighedsperiode for midlertidige tilladelser på seks måneder. Hensigten med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte overgangsordninger er på den baggrund at fastsætte en overgangsordning for de virksomheder, som på tidspunktet for denne lovs ikrafttræden har en midlertidig tilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen efter buskørselslovens § 16, stk. 3, herunder f.eks. regler vedrørende muligheden for at forlænge gyldighedsperioden til seks måneder for den midlertidige tilladelse.

Ændringsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan ikke sættes i kraft herfor, da godskørselsloven, buskørselsloven og udstationeringsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Godskørselsloven, buskørselsloven og udstationeringsloven kan heller ikke ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1.

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 personforbring 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

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 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 (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

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 på indtil 10 år.

Stk. 3. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Den Europæiske Union, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, kræver udførelse af godskørsel med motorkøretøj eller vogntog særlig tilladelse ved kørsel

- 1) over landets grænse eller
- 2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

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.

en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. 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 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, som er omfattet af artikel 1, *stk. 5*, litra d, i forordning nr. 1072/2009.«

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

§ 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,
- 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) er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om buskørsel, taxiloven eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller

»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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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.«

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

8. § 3, *stk. 6*, affattes således:

»*Stk. 6.* Transportministeren fastsætter regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3 og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

- 2) har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der
- a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, taxiloven eller forskrifter fastsat i medfør heraf,
 - 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, som kan tilskrives forhold, som de pågældende har været ansvarlige for.

§ 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.

9. § 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 og
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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) udviser god vandel, jf. stk. 4,

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.

§ 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. ---

§ 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. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, må kun udføres af

5) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde,

6) er bosiddende i et EU-/EØS-land og

7) 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 virksomhedsejeren.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

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

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

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

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

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

15. I § 6 a, *stk. 1*, ændres »Godskørsel« til: »National godskørsel«.

1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller

2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2, godkendes, at indehaveren erhvervmæssigt 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.

Stk. 8. ---

§ 6 c. ---

Stk. 2-5. ---

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

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

18. Efter § 6 c indsættes før overskriften før § 7:
»Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark

§ 6 d. En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører, der udfører godskørsel 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), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

- 1) Cabotagekørsel som defineret i forordning nr. 1072/2009.
- 2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport.
- 3) Ikke-bilateral international transport.

Stk. 2. En udenlandsk virksomhed, der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndighederne i

virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheden i udstationeringsperioden.

§ 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 i Danmark:

1) Cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

2) Den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

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 fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 6 d, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 6 d, stk. 4, og aflønningskravet efter § 6 e

§ 6 g. Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysninger 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 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.

§ 8. ---*Stk. 2-3. ---*

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 3, 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

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.«

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

20. I § 11, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »2.000 kg« til: »2.500 kg«.

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

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

23. I § 12, *stk. 1, nr. 1*, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

24. I § 12, *stk. 1, nr. 1, litra h*, ændres »transport eller« til: »transport,«.

25. I § 12, *stk. 1, nr. 1, litra i*, ændres »menneskehandel eller« til: »menneskehandel,«.

26. I § 12, *stk. 1, nr. 1*, indsættes som *litra j-q*:

»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,

2) ---

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 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. 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.

n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

o) lovgivning om handelsret,

p) lovgivning om erhvervsansvar eller

q) konkurslovgivning eller«.

27. I § 12, stk. 2, nr. 1, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

28. I § 12, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 1, stk. 1«: »og 3«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

29. I § 12, stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«, og »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« ændres til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

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

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

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.

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.

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

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

34. I § 12 a indsættes efter »fører«: », en administrerende direktør«.

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

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.

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. ---

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. ---

36. I § 13, stk. 2, ændres »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3,« til: »betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2,«, »betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5« ændres til: »betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3«, og efter »artikel 3, stk. 1, litra b« indsættes: », eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4«.

37. I § 13, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 1, nr. 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 3«, og »§ 4, stk. 1, nr. 5« ændres til: »§ 4, stk. 2, nr. 4«.

38. 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 § 3, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr.

1071/2009. 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, herunder materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere 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,

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. ---

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

40. 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«.

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

42. 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«.

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

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

45. I § 17 indsættes som *stk. 6*:

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

§ 17 b. Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 6, stk. 4.

46. § 17 b ophæves.

47. Efter § 17 b, som ophæves, indsættes før overskriften før § 18:

»**§ 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, som ændret 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 96/71/EF af 16. december 1996 om udstatio-

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).

nering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, 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, 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 (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.«

§ 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) 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

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 og
- 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.«

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) er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om godskørsel, taxiloven eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller

2) har været godkendt som transportleder i eller har haft væsentlige interesser i en bus eller godskørselsvirksomhed, der

a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel, taxiloven eller forskrifter fastsat i medfør heraf,

b) i forbindelse med udførelse af erhvervs-mæssig personbefordring eller udlejning m.v. 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, som kan tilskrives forhold, som de pågældende har været ansvarlige for.

§ 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. § 12, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

5. § 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 og

3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

- 4) ikke er dømt for strafbart 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.

§ 13 a. Tilladelse til busudlejning m.v., jf. § 1 a, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 1-3,

- 1) har forretningssted her i landet og
- 2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder.

§ 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

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.«

6. I § 13 a, stk. 1, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1-3« til: »§ 12, stk. 1, nr. 1 og 2, og vandelskravet fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

7. § 13 a, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder.«

8. I § 14, stk. 1, nr. 1, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

9. I § 14, stk. 1, nr. 1, litra g, ændres »afgiftslovgivningen eller« til: »afgiftslovgivningen,«.

10. I § 14, stk. 1, nr. 1, litra h, ændres »menneskehandel eller« til: »menneskehandel,«.

11. I § 14, stk. 1, nr. 1, indsættes som litra i-p:

»i) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,

p) konkurslovgivning eller«.

j) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

2) ---

Stk. 2. 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 § 12, stk. 1, nr. 3.

Stk. 3-6. ---

§ 14 a. En tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a kan 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)-d) ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. En tilladelse til busudlejning m.v. kan tilbagekaldes, hvis en ansat eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

Stk. 5. ---

§ 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 tilladel-

- 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«.

12. I § 14, stk. 2, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

13. I § 14 a, stk. 1, nr. 1, ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3« til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

14. I § 14 a, stk. 4, ændres »betingelserne i § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3« til: »betingelserne i § 13 a og vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«.

15. I § 14 b indsættes efter »fører«: », en administrerende direktør«.

sesindehaveren 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.

§ 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 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

16. 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 § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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, herunder materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

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

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

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. 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 § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 13, nr. 3 og 5, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3 og 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. ---

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, § 13, nr. 5, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13 b, jf. § 13, 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. ---

§ 16. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Efter anmeldelse til Trafikstyrelsen inden 14 dage efter transportlederens fratræden 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

18. I § 15, stk. 2, 1. pkt., ændres »betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2 og 3« til: »betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 2, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2«, og »betingelserne i § 13, nr. 3 og 5, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3 og 5« ændres til: »betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3«.

19. I § 15, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »litra b«: », § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, eller § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

20. I § 15, stk. 4, 1. pkt., ændres »og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, § 13, nr. 5, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13 b, jf. § 13, nr. 5« til: »§ 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.

21. § 16, stk. 3, ophæves.

opfylder kravene i § 13 b. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

§ 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.

§ 20 a. ---

22. I § 18, stk. 1, nr. 3, ændres »samt« til: »herunder«, og efter »opfylde,« indsættes: »og den digitale løsning, jf. § 1 d,«.

23. I § 18, stk. 1, nr. 11, ændres »vognmandsvirksomhed og« til: »vognmandsvirksomhed,«.

24. I § 18, stk. 1, nr. 12, ændres »påklages.« til: »påklages og«.

25. 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 eller afvikling.«

26. Efter kapitel 4 c indsættes:

»Kapitel 5

Vilkår for udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark

§ 21. En udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører, der udfører 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), når føreren udfører følgende arbejde for virksomheden i Danmark:

1) Cabotagekørsel som defineret i forordning nr. 1073/2009.

2) Ikke-bilateral international personbefordring.

Stk. 2. En udenlandsk virksomhed der er omfattet af stk. 1, skal efter udstationeringens ophør sende

oplysninger om udstationeringen senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1 og 2, og regler om indhentning af oplysninger som nævnt i stk. 2 fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af og fremvise efter anmodning fra kontrolmyndigheder i udstationeringsperioden.

§ 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 cabotagekørsel 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 fører tilsyn med overholdelsen af anmeldelsespligten efter § 21, stk. 1, dokumentationskravet fastsat i regler i medfør af § 21, stk. 4, og aflønningskravet efter § 21 a, stk. 1.

§ 21 c. Færdselsstyrelsen sender senest 25 arbejdsdage efter en forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysninger 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 erhvervsmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, skal efter anmodning fra Færdselsstyrelsen sende

§ 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. ---

§ 22 b. ---

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.«

27. § 22, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1 eller 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,«.

28. I § 22 indsættes som *stk. 6*:

»*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.«

29. 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 bødeforelægget.

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 § 4 i 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. ---

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 lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter

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.

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.

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.

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 den pågældende overtrædelse og overtrædelsens karakter i øvrigt.

§ 10 d. ---

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte

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.

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

Stk. 3-4. ---

§ 10 e. Politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelser 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.

8. § 10 e ophæves.