



Fremsat den 19. april 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel¹

(Gennemførelse af ændring af udlejningsdirektivet)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 12. marts 2023, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel ændres »og dele af« til: »dele af«, og efter »side 49« indsættes: »og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1«.

2. I § 1, stk. 1, 1. pkt., ændres »med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog« til: »med et motorkøretøj eller et vogntog«.

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

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

5. I § 2, stk. 2, udgår »med motorkøretøjer«.

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

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2023.

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Dansk etablerede godskørselsvirksomheders brug af udlejningskøretøjer uden fører, som er lejet i andre medlemsstater
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.1.1. EU-regler
 - 3.1.1.2. Danske regler
 - 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Præcisering af anvendelsesområdet for § 2, stk. 2
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Aflønning af en udenlandsk chaufførs godskørsel på dansk område som led i chaufførvikarudlejning
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

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

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

Med ændringerne i udlejningsdirektivet opdateres reglerne med henblik på at fjerne de resterende begrænsninger på anvendelsen af udlejningskøretøjer i international transport og oprette et ensartet regelsæt, som giver transportvirksomheder i hele EU mere lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Konkret udvides udlejningsdirektivets anvendelsesområde, således at der for medlemsstater nu gælder en generel pligt til at tillade anvendelse af et udlejningskøretøj

på deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret.

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

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

Udlejningsdirektivet sikrer, at det er tilladt for virksomhe-

der, der er etableret i en medlemsstat, at anvende køretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i enhver medlemsstat og, hvor det er relevant, anvendes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herefter forordning (EF) nr. 1071/2009) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (herefter forordning (EF) nr. 1072/2009).

Med nærværende lovforslag sikres det, at der træffes de nødvendige foranstaltninger, der muliggør, at dansketablerede virksomheder på samme vis kan anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, til godskørsel for fremmed regning.

2. Baggrund

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

Medlemsstater kan i henhold til udlejningsdirektivet vælge at fastsætte følgende begrænsninger for virksomheder, som er etableret på deres område (artikel 3, stk. 2, litra a-d):

a) begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjet på sit område, forudsat at det tillades, at den samme vejtransportvirksomhed anvender udlejningskøretøjet i mindst to på hinanden følgende måneder i et givet kalenderår; i dette tilfælde kan medlemsstaten kræve, at lejekontrakten ikke løber længere end den frist, der er fastsat af den pågældende medlemsstat,

b) kræve, at udlejningskøretøjet registreres i overensstemmelse med dens nationale indregistreringsregler efter mindst 30 dage; i dette tilfælde kan medlemsstaten kræve, at lejekontrakten ikke løber længere end den periode, hvor køretøjerne har været i brug forud for kravet om indregistrering,

c) begrænse antallet af udlejningskøretøjer, der kan anvendes af en virksomhed, forudsat at minimumsantallet af tilladte køretøjer er mindst 25 % af godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden i henhold til artikel 5, stk. 1, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 enten den 31. december i det år, der går forud for anvendelsen af udlejningskøretøjet eller den dag, hvor virksomheden be-

gynder at anvende udlejningskøretøjet, hvilket fastsættes af medlemsstaten; hvis en virksomhed har en samlet vognpark, der består af mere end ét men mindre end fire køretøjer, er det tilladt at anvende mindst ét sådant køretøj; minimumsantallet i henhold til dette litra vedrører godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden på grundlag af de køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i den pågældende medlemsstat og

d) begrænse anvendelsen af sådanne køretøjer til kørsel for egen regning.

Udlejningsdirektivets artikel 3, stk. 2, giver således medlemsstaterne mulighed for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer til maksimalt to på hinanden følgende måneder i et kalenderår eller kræve, at køretøjet skal indregistreres efter 30 dage. Det giver også mulighed for at begrænse antallet af udlejningskøretøjer i en vognpark eller anvendelsen af udlejningskøretøjer til firmakørsel. Disse begrænsningsmuligheder vedrører fiskale forhold.

Skatteministeriet er i gang med at afdække mulighederne for at gøre brug af visse af begrænsningsmuligheder i ændringsdirektivet, navnlig art. 3, stk. 2, litra b og d og vil i givet fald ændre bekendtgørelse nr. 2523 af 15. december 2021 (registreringsbekendtgørelsen) i overensstemmelse hermed.

Transportministeriet vurderer, at fastsættelse af yderligere begrænsningsmuligheder i medfør af udlejningsdirektivet, som udgangspunkt ikke skal ske i regi af godskørselsloven, da det med denne lov ikke er tilsigtet at regulere skatte- og afgiftsforhold.

Det bemærkes i denne forbindelse, at lovforslaget ikke er til hinder for indførelse af supplerende bestemmelser i bekendtgørelse nr. 1501 af 8. december 2022 om godskørsel (herefter godskørselsbekendtgørelsen), med henblik på at understøtte eller supplere fastsættelsen af yderligere begrænsninger i regler på andre ressortområder.

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

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

Medlemsstaterne skal desuden arbejde tæt, yde hinanden hurtig og gensidig bistand og give hinanden alle relevan-

te oplysninger med henblik på at lette gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet.

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

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

3. Lovforslagets hovedpunkter

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

3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. EU-regler

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

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

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

3.1.1.2 Danske regler

Fællesskabstilladelse udstedes i dag af Færdselsstyrelsen efter artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 samt lov om godskørsel § 1, stk. 1 og 3. I lov om godskørsel § 1, stk. 1, fremgår det, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Endvidere fremgår det af § 1, stk. 3, at den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Af forordningerne følger det, at den udstedende myndighed kan udstede fællesskabstilladelse til en virksomhed, som har lejet køretøjet, hvormed der skal udføres godskørsel for fremmed regning. Det følger bl.a. af artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009, at der udstedes ét original-eksemplar til virksomheden samt et antal bekræftede kopier svarende til antallet af køretøjer, som indehaveren af fællesskabstilladelsen råder over som ejer eller på et andet grundlag, navnlig i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt.

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

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

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

Den nationale varebilladelse udstedes i dag efter lov om godskørsel § 1, stk. 2, hvor det fremgår, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed

regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

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

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

3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

Det foreslås derfor, at ”dansk indregistreret” udgår af bestemmelseens ordlyd.

3.2. Præcisering af anvendelsesområdet for § 2, stk. 2

3.2.1. Gældende ret

Det følger af lov om godskørsel § 2, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande.

Bemyndigelsen til at fastsætte regler i henhold til § 2, stk. 2, er delegeret til Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2635 af 28. december 2021 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang.

Bestemmelsen er bl.a. anvendt til ved bekendtgørelse at implementere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den gældende bestemmelse i lov om godskørsel § 2, stk. 2, indeholder bemyndigelsen til at fastsætte regler med henblik på anvendelse og gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslag nr. L 52 som fremsat den 12. oktober 1988 til lov om godskørsel jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A (97), side 1556-1557, at bestemmelsen i sin oprindelige form blev indført med henblik på at bemyndige den daværende trafik- og kommunikationsminister til at ”[...] fastsætte de fornødne iværksættelsesforanstaltninger med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om godskørsel samt af tilsvarende regler med andre lande.”. Uagtet indførelsen af ”med motorkøretøjer” er det Transportministeriets vurdering, at hensigten med bestemmelsens anvendelsesområde var at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler med henblik på anvendelse og gennemførelse af EU-regler om godskørsel generelt og at brugen af ordlyden ”med motorkøretøjer” ikke var tiltænkt som en begrænsning af bestemmelsens anvendelsesområde. Transportministeriet bemærker i denne forbindelse, at følgende gældende bekendtgørelser er udstedt i overensstemmelse med denne fortolkning: bekendtgørelse nr. 1501 af 8. december 2022 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012 med senere ændringer den 19. maj 2022 om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

I udlejningsdirektivets definition af et køretøj i artikel 1, litra a, fremgår det, at et køretøj omfatter et motorkøretøj, en påhængsvogn, en sættevogn eller et vogntog der udelukkende er bestemt til godstransport. Det kan således udledes af udlejningsdirektivets definition af et »køretøj«, at »motorkøretøj« er en underkategori, der omfattes af samlebetegnelsen »køretøj«.

Transportministeriet vurderer på denne baggrund, at det vil være hensigtsmæssigt at præcisere § 2, stk. 2 således, at »motorkøretøjer« udgår. Bestemmelsens anvendelsesområde vil således være det samme som hidtil, nemlig at Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel generelt. Den foreslåede ordlyd sikrer, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt bemyndigelsen er begrænset til EU-regler om godskørsel alene med motorkøretøjer. Den foreslåede ændring vil ligeledes skabe klarhed om, at bemyndigelsen også omfatter fastsættelse af regler, der implementerer udlejningsdirektivet, der omfatter motorkøretøjer, påhængsvogne, sættevogne og vogntog, jf. udlejningsdirektivets artikel 1, litra a.

Det foreslås på den baggrund, at det af bestemmelsens ordlyd fremgår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel således, at det udtrykkeligt fremgår, at bestemmelsen giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om godskørsel.

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

3.3.1. Gældende ret

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

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

Af lovens § 6, stk. 3, fremgår det, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om

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

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget kan i afledt grad medføre, at adfærden på markedet for udlejning af køretøjer til godstransport ændrer sig, således at flere danske virksomheder gør brug af muligheden for at leje køretøjer, som er registreret i andre medlemsstater, hvor registreringsafgiften på selve køretøjerne og afgifter forbundet med brugen af køretøjerne (navnlig

brændstofforbrugsafgift eller vægt- og udligningsafgift) er lavere end i Danmark.

Såfremt danske virksomheder øger brugen af køretøjer registreret i andre medlemsstater, som følge af ændringerne i udlejningsdirektivet kan dette medføre et reduceret provenu fra afgifter af danske køretøjer. Omvendt kan det medføre et øget provenu fra afgifter af danske køretøjer i det omfang, at udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer.

De potentielle økonomiske konsekvenser for det offentlige kan ikke kvantificeres men vurderes samlet set at være ikke-nævneværdige.

Transportministeriet vurderer, at de 7 principper for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

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

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

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

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

Herudover kan udlejning af motorkøretøjer til godskørsel for fremmed regning potentielt have positive økonomiske konsekvenser for dele af vejtransporterhvervet gennem øget driftsmæssig fleksibilitet, som eksempelvis kan komme til udtryk i perioder med svingende efterspørgsel. Vejtransportvirksomheder vil hurtigere kunne imødekomme en stigende efterspørgsel uden at skulle erhverve nye motorkøretøjer eller være nødt til at afslå ordrer grundet mangel på køretøjer. Det samme vil omvendt gøre sig gældende, hvor vejtransportvirksomhederne i perioder med lav efterspørgsmål

hurtigt kan afvikle dele af virksomheden og derved mindske omkostningerne i perioden.

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

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

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

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

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke direkte klimamæssige konsekvenser.

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

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

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

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

Af hensyn til medlemsstaternes varierende skatte- og afgiftsniveau indeholder ændringerne i udlejningsdirektivet en række muligheder for, at den enkelte medlemsstat inden for

eget område kan vælge at begrænse brugen af disse udlejningskøretøjer.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 17. februar 2023 til den 15. marts 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport (ATAX), Arbejdstilsynet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark (AUTIG), Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Centralorganisationers Fællesudvalg (CFU), Datatilsynet, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Danske Advokater, Dansk Agroindustri, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Danske Erhvervsskoler og –Gymnasier, Danske Kørelæreres Landsforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Danske Vognmænd (DTL), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring

(DFIM), Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dommerfuldmægtigforeningen, Dækbranchen Danmark, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Finanssektorens Arbejdsgiverforening (FA), Forbrugerrådet, Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Forhandlingsfællesskabet, Forsikringsoplysningen, Frie Danske Lastbilsvognmænd, Havarikommissionen, International Transport Danmark (ITD), ITS Danmark, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, KRIFA, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagskyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Lederne Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Mover, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Postnord Erhverv, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMV Danmark, Sø- og Handelsretten, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser og Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og 3F.

11. Sammenfattende Skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Kan ikke kvantificeres	Kan ikke kvantificeres
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.	

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

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Fodnoten til lov om godskørsels titel angiver, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EF-Tidende 1997, nr. L 18, side 1, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF, EF-Tidende 2003, nr. L 226, side 4-17, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked («IMI-forordningen»), EU-Tidende 2014, nr. L 159, side 11, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057/EU af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020, nr. L 249, side 49.

Det foreslås, at der i *fodnoten* til lovens titel indsættes henvisningen »og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1«. Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 2 idet de foreslåede ændringer sikrer korrekt gennemførelse af direktivet. Som konsekvens heraf foreslås endvidere en rent korrekturmæssig ændring af fodnotens eksisterende indhold.

Til nr. 2

Det fremgår af lov om godskørsel § 1, stk. 1, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj el-

ler vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009 giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det foreslås på denne baggrund, at lov om godskørsel § 1, stk. 1, 1. pkt., ændres således, at »dansk indregistreret« udgår.

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

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 1, vil indebære, at der ikke opstår tvivl om, hvorvidt den vejtransportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning i et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have en tilladelse hertil, også når virksomheden udfører godskørsel i et motorkøretøj, som er lejet uden fører, og som er registreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i et andet medlemsland.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det fremgår af lov om godskørsel § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det foreslås på denne baggrund, at lov om godskørsel § 1, stk. 2, 1. pkt., ændres således, at »dansk indregistreret« udgår.

Det følger af den foreslåede ændring af § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en

samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg. pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

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

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det fremgår af lov om godskørsel § 1, stk. 3, at den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det foreslås på denne baggrund, at lov om godskørsel § 1, stk. 3, 1. pkt., ændres således, at »dansk indregistreret« udgår.

Det følger af den foreslåede ændring af § 1, stk. 3, at den, der er etableret på dansk område og udfører international godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, skal have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

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

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger i dag af lov om godskørsel § 2, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande.

I udlejningsdirektivets definition af et køretøj i artikel 1, litra a, fremgår det, at et køretøj omfatter et motorkøretøj, en

påhængsvogn, en sættevogn eller et vogntog der udelukkende er bestemt til godstransport. Det kan således udledes af udlejningsdirektivets definition af et »køretøj«, at »motorkøretøj« er en underkategori, der omfattes af samlebetegnelsen »køretøj«.

Det foreslås på denne baggrund, at lov om godskørsel § 2, stk. 2, ændres således, at »med motorkøretøjer« udgår.

Forslagets formål er at præcisere og undgå tvivl om, at bemyndigelsen i § 2, stk. 2, i lov om godskørsel omfatter godskørsel generelt og ikke er begrænset til godskørsel med motorkøretøjer. Der er således med det foreslåede tale om en teknisk ændring, som ikke har til hensigt at ændre i retstilstanden.

Med den foreslåede ændring tydeliggøres det således, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel, herunder godskørsel med køretøjer, hvilket omfatter motorkøretøjer, påhængsvogne, sættevogne eller vogntog der udelukkende er bestemt til godstransport.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det fremgår af lov om godskørsel § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6 a, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. Ordlyden forudsætter, at en udenlandsk chaufførvirksomhed alene skal sikre minimumsafflønning i henhold til § 6, stk. 3, af den udlejede chauffør, som er udlejet til en dansk etableret godskørselsvirksomhed, såfremt kørslen udføres i et motorkøretøj eller vogntog, som er indregistreret i Danmark.

Det foreslås på denne baggrund, at »med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog« i § 6 a, stk. 5, ændres til: »for en virksomhed, der er etableret i Danmark«.

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

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

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

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

Ikrafttrædelsesdatoen er i overensstemmelse med de fælles ikrafttrædelsesdatoer for erhvervsrettet lovgivning.

Loven finder ikke anvendelse for Færøerne og Grønland, da lov om godsørsel ikke gælder for Færøerne og Grønland jf. § 19.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1
	I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved lov nr. 746 af 1. juni 2015, lov nr. 735 af 8. juni 2018, lov nr. 870 af 14. juni 2020, lov nr. 159 af 31. januar 2022 og lov nr. 638 af 18. maj 2022 og senest ved lov nr. 639 af 18. maj 2022, foretages følgende ændringer:
<p>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 2020/1057/EU af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020, nr. L 249, side 49.</p>	<p>1. I <i>fodnoten</i> til lovens titel ændres »og dele af« til: »dele af«, og efter »side 49« indsættes: »og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, EU-Tidende 2022, nr. L 137, side 1«.</p>

<p>§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning (EF) nr. 1072/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.</p>	<p>2. I § 1, stk. 1, 1. pkt., ændres »med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog« til: »med et motorkøretøj eller et vogntog«.</p>
<p>Stk. 2. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.</p>	<p>3. I § 1, stk. 2, 1. pkt., ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogntog« til: »med en varebil eller et vogntog«.</p>
<p>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.</p>	<p>4. I § 1, stk. 3, 1. pkt., ændres »med dansk indregistreret varebil eller vogntog« til: »med en varebil eller et vogntog«.</p>
<p>§ 2 –</p> <p>Stk. 2. <i>Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande</i></p>	<p>5. I § 2, stk. 2, udgår »med motorkøretøjer«.</p>
<p>§ 6 a ---</p> <p>Stk. 2-4 ---</p> <p>Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når</p>	<p>6. I § 6 a, stk. 5, ændres »med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.« til: »for en virksomhed, der er etableret i Danmark.«</p>

chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.	
--	--

Stk. 6-8 ---.