

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om

godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om

udstationering af lønmodtagere m.v.

(Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport)

### § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 45 i lov nr. 1538 af 19. december 2017 og § 1 i lov nr. 735 af 8. juni 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 6, stk. 3-4 ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal enten

- 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 godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Stk. 4. Indehaveren 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. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 6. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren 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.

Stk. 7. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«.

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 8 og 9.

2. § 6 a, stk. 5 og 6, affattes således:

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

Stk. 6. Den i stk. 5 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.«.

3. § 6 b affattes således:

»§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. De øvrige medlemmer udpeges af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, således, at der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 3. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.«.

4. § 6 c affattes således:

»§ 6 c. Transportministeren kan høre overenskomstparterne til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1. Sager herom anlægges ved Arbejdsretten.

Stk. 3. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.

Stk. 4. I sager efter stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«.

5. § 7 affattes således:

»§ 7. Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

*Stk. 2.* Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer m.v.«.

## § 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017 og § 44 i lov nr. 1538 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 9, stk. 3 og 4, affattes således:

»*Stk. 3.* En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til stk. 2, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

*Stk. 4.* Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.«.

2. § 18, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, skal enten

- 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 buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

*Stk. 3.* Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra Eindkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

*Stk. 4.* Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.«.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

**3. § 18 a, stk. 3, affattes således:**

»Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«.

### **§ 3**

I lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 som ændret ved lov nr. 60 af 30. januar 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 9, stk. 1, nr. 9 ændres »jf. lovens § 3, stk. 7, og« til: »jf. lovens § 3, stk. 7.«.

2. I § 9, stk. 1, nr. 10 ændres »jf. lovens § 3, stk. 7.« til: »jf. lovens § 3, stk. 7, og«.

3. I § 9, stk. 1, indsættes som nr. 11:

»11) hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.«.

4. I § 9 indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. Sager efter stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.«.

### **§ 4**

I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

2. I § 7 b indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1-3. Ved cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport finder reglerne i kapitel 4 a anvendelse.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3

3. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

*Vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark*

**§ 8 c.** En udenlandsk virksomhed, der udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, og som er arbejdsgiver for den chauffør, som foretager kørslen, skal for udførelsen af dette arbejde betale chaufføren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som chaufføren 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 godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

**§ 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 heri, samt om adgang 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.** Tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d varetages af Færdselsstyrelsen.

*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 medbringes under kørslen i Danmark og forevises på forlangende i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og kontrol med anmeldelsespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende opfyldelse af disse krav om dokumentation.

**§ 8 f.** Efterkommer en 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 påbud efter § 8 e, stk. 2, eller og pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 kan ikke tillægges opsættende virkning.

**§ 8 g.** Færdselsstyrelsen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form, for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c i denne lov.

*Stk. 2.* Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler herom.

4. Efter § 10 a, stk. 1, nr. 3, indsættes:

»4) Undlader at betale chaufføren en timeløn i henhold til § 8 c, stk. 1.

5) Undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.«

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

6. I § 10 a indsættes som stk. 4:

»Ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.«

7. I § 10 d, stk. 1, ændres »denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov« til: »denne lovs kapitel 2 og kapitel 3 a og regler udstedt i medfør heraf«

8. I § 10 d indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lovs kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

9. Efter § 10 d indsættes:

»§ 10 e. I tilfælde af overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4, kan politiet tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelsen.

*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.«

## § 5

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

*Stk. 2.* For indehavere af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 6 a, stk. 3, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 9, stk. 2, der er meddelt før denne lovs ikrafttræden finder denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først anvendelse 6 måneder efter lovens ikrafttræden, jf. dog stk. 3. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 3.* Transportministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i stk. 2 tillade, at kravene efter denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter 1. pkt.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

1. **Indledning**
2. **Baggrund**
  - 2.1. Baggrund for forslaget om ændring af national regulering
  - 2.2. Baggrund for forslaget om ændring af udstationeringsloven
3. **Lovforslagets hovedindhold**
  - 3.1. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører
    - 3.1.1. Gældende ret
    - 3.1.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.2. Overenskomstnævnet
    - 3.2.1. Gældende ret
    - 3.2.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.3. Vejtransportrådet
    - 3.3.1. Gældende ret
    - 3.3.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.4. Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven
    - 3.4.1. Gældende ret
    - 3.4.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.5. Anmeldelsesordning
    - 3.5.1. Gældende ret
    - 3.5.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.6. Kontrol og håndhævelse
    - 3.6.1. Gældende ret
    - 3.6.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning
4. **Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven**
5. **De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
6. **De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**
7. **De administrative konsekvenser for borgere**
8. **De miljømæssige konsekvenser**
9. **Forholdet til EU-retten**
10. **Hørte myndigheder og organisationer mv.**
11. **Sammenfattende skema**

#### *1. Indledning*

Den 15. januar 2020 blev der indgået en bred politisk aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Alternativet og Nye Borgerlige om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet. Regeringen og partierne bag aftalen blev enige om, at der via lovgivning skulle sikres samme rammevilkår i forhold til lønvilkår, når danske og udenlandske virksomheder

udfører kørsler på danske landeveje. Nærværende lovforslag udgør en udmøntning af denne politiske aftale.

Formålet med lovforslaget er således at fastlægge et omkostningsniveau, som skal iagttages af vognmænd, der opererer i henhold til en dansk tilladelse til gods- eller buskørsel, eller som udstationerer chauffører til Danmark i forbindelse med cabotagekørsel eller kombineret transport. Forslaget skal bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for chauffører og til at fremme færdselssikkerheden.

For det første indeholder forslaget et krav om, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel eller buskørsel enten skal følge et omkostningsniveau, der 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 mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde omfattet af henholdsvis gods- eller buskørselslovens nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

For det andet foreslås det, at der på baggrund af de nævnte kollektive overenskomster fastsættes en timesats, der som minimum skal anvendes af udenlandske tjenesteydere, som udstationerer chauffører til at udføre cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

Med lovforslaget foreslås godskørselsloven, buskørselsloven samt udstationeringsloven således ændret. Endvidere foreslås arbejdsretsloven ændret, så Arbejdsretten tillægges kompetencen til at afgøre, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område inden for gods- og buskørselslovens område. Særligt i relation til tilladelser til gods- og buskørsel har lovforslaget endvidere til formål at lade overenskomstnævnets sammensætning afspejle de til enhver tid værende mest repræsentative lønmodtagerorganisationer og repræsentative arbejdsgiverorganisationer på gods- og buskørselslovens område for chauffører i Danmark ved, at det ikke længere fastsættes direkte i loven hvilke konkrete arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer der kan udpege medlemmer af nævnet. I stedet bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler herom. Samtidig udvides nævnets opgaver til også at omfatte spørgsmål om, hvorvidt en kollektiv overenskomst for chauffører, som gælder på hele det danske område, kan anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, hvis der er tvivl herom.

Endelig har lovforslaget i relation til tilladelser til gods- og buskørsel til formål, i lighed med overenskomstnævnet, at lade Vejtransportrådets sammensætning afspejle de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet ved, at det ikke længere fastsættes i loven, hvilke organisationer, der kan udpege medlemmer af nævnet, idet transportministeren i stedet bemyndiges til at fastsætte regler herom.

## *2. Baggrund*

I august 2019 besluttede regeringen at nedsætte et lovforberedende udvalg, der skulle udmønte de anbefalinger vedrørende regulering af vejtransportområdet, som Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) og Dansk Arbejdsgiverforening (DA) afleverede til den daværende regering (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance) den 4. april 2019, i et lovforslag. Betænkningen fra dette lovforberedende udvalg, hvori der er gjort nærmere rede for

behovet for særlig regulering på området og overvejelser om en hensigtsmæssig udformning af lovgivningen, blev offentliggjort den 3. december 2019. Det fremgår således af betænkningen, at udvalget anbefaler en ændring af bestemmelserne om blandt andet aflønning i gods- og buskørselsloven, og – på baggrund af disse ændrede bestemmelser – via en ændring af udstationeringsloven fastsættelse af en timesats, som chauffører, der udstationeres til Danmark for at udføre cabotagekørsel og kombineret transport, mindst skal aflønnes med.

Den 15. januar 2020 blev der på baggrund af betænkningen indgået en politisk aftale om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet. Aftalen blev indgået mellem regeringen (S), V, DF, RV, SF, EL, K, ALT og NB, og har således opbakning fra et bredt flertal af Folketingets partier. Der er fire hovedpunkter i aftalen, idet den omhandler krav til udenlandske virksomheder, krav til nationale virksomheder, anmeldelse og registrering for udenlandske transportvirksomheder samt kontrol og sanktioner. Det fremgår af aftalen, at udmøntningen skal ske med afsæt i betænkningen fra det lovforberedende udvalg. Det fremgår endvidere af aftalen, at denne skal evalueres 2 år efter, at lovgivningen på området er fuldt ud gennemført.

I betænkningen, der således sammen med den politiske aftale af 15. januar 2020 udgør et væsentligt forarbejde til dette lovforslag, er kommissoriet for det lovforberedende udvalg optrykt, ligesom udvalgets sammensætning, mødeafholdelse mv. fremgår. I det hele taget henvises til betænkningen for nærmere oplysning om udvalgets overvejelser både i forhold til den foreslåede ændring af gods- og buskørselsloven mv., reguleringen i relation til chauffører, som udstationeres til Danmark, anmeldelsespligt samt kontrol og sanktioner.

### *2.1. Baggrunden for forslaget om ændring af national regulering*

Den daværende regering bestående af partierne Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti nedsatte i efteråret 2018 en arbejdsgruppe med deltagelse af de relevante arbejdsgiverorganisationer og faglige organisationer på vejtransportområdet. Arbejdsgruppen havde blandt andet til opgave at komme med forslag, der kan understøtte og sikre ordnede forhold på vejtransportområdet og blev nedsat som opfølgning på en vedtagelsestekst (V5) af 7. november 2018 om udenlandske chauffører, vedtaget af et enigt Folketing.

I forbindelse med arbejdsgruppens arbejde sendte FH og DA de 2 hovedorganisationers fælles anbefalinger.

Konkret foreslog DA og FH, at det ved en ændring af udstationeringsloven sikres, at udenlandske vognmænd, der udfører national kørsel i Danmark, skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på området mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. DA og FH foreslog, at godskørselsloven ændres i overensstemmelse hermed, så det sikres, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning mindst skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselsområdet mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Hovedorganisationernes forslag omhandlede cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport, der blev udført af biler over 3.500 kg., og ikke varebiler, som blev omfattet af godskørselslovens tilladelseskraav ved en ændring af godskørselsloven, der trådte i kraft d. 1. juli 2019.

### *2.2. Baggrunden for forslaget om ændring af udstationeringsloven*

I regi af den nævnte arbejdsgruppe indgik to af arbejdsgruppens parter, DA og FH, den 4. april 2019 en bilateral aftale til sikring af ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører cabotage og kombinerede transporter i Danmark. Med aftalen stilles der forslag om, at vognmænd, som udfører cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark, ved lov skal forpligtes til at give de i Danmark udstationerede chauffører en løn, der svarer til niveauet i de overenskomster, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på henholdsvis godskørsels- og busområdet i Danmark. Omkostningsniveauet skal således iagttages af både danske og udenlandske vognmænd, og myndighederne skal føre kontrol med, at det overholdes.

### *3. Lovforslagets hovedindhold*

#### *3.1. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører efter gods- og buskørselsloven*

##### *3.1.1. Gældende ret*

Færdselsstyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, og tilladelser til buskørsel, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1.

Indehavere af tilladelser til godskørsel eller buskørsel skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Ved manglende overholdelse kan vognmandens tilladelse efter omstændighederne tilbagekaldes, jf. godskørselslovens § 12, stk. 1, litra a og buskørselslovens § 14, stk. 1, litra a.

Bestemmelserne er formuleret ens og har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster, om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelserne tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561.

Det fremgår af forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, at denne bestemmelse svarer til § 6, stk. 2, i den tidligere gældende lov om godstransport med motorkøretøjer, som blev ophævet med godskørselslovens ikrafttrædelse. Det fremgår af forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til en kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen kan støtte ret på et krav om efterbetaling over for sin arbejdsgiver. I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004 fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren.

Buskørselslovens § 18, stk. 2, svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven. Hensynene bag buskørselslovens § 18, stk. 2, svarer således til hensynene bag godskørselslovens § 6, stk. 3.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der indtil efteråret 2018 udstedte tilladelser til godskørsel og buskørsel, fortolkede indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 bestemmelserne således, at chauffører, der udfører godskørsel eller buskørsel, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende overenskomst. Bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens

§ 18, stk. 2, indebar efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens daværende fortolkning ikke en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men derimod alene en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel eller buskørsel, levede op til intentionerne anført i bemærkningerne til forslaget til § 6, stk. 3, i godskørselsloven, hvorefter løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag anlagt mod Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvorved Højesteret udtalte sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det var anført, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til den daværende taxilovs § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel.

En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven. Godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, ligesom forarbejderne til bestemmelserne svarer til hinanden. Uanset, at Højesterets dom alene angår buskørselslovens § 18, stk. 2, (og § 5, stk. 5, i den daværende taxilov) omtales også forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i begrundelsen. Retsstillingen efter Højesterets dom vedrører således også godskørselslovens § 6, stk. 3.

I forbindelse med en ændring af godskørselsloven og buskørselsloven med lov nr. 746 af 1. juni 2015 blev der stillet krav om, at også udenlandske chaufførvirksomheder, dvs. virksomheder etableret i et andet land end Danmark, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Konsekvensen af Højesterets dom af 4. februar 2015, hvor enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven og buskørselsloven, slår således også igennem i forhold til bestemmelserne om udenlandske chaufførvirksomheder.

### *3.1.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

Det vurderes på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015, at formuleringerne af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5, og buskørselslovens § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2, ikke er tilstrækkelig klare.

Således kan de gældende bestemmelser ikke længere anvendes i overensstemmelse med intentionerne anført i bemærkningerne, der indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 ikke indebar en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men en pligt til at

sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører levede op til, at løn, hviletid m.v. ikke måtte blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Det er med nærværende lovforlag hensigten at skabe klar hjemmel til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører lever op til, at løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden og med ulige arbejdsvilkår for chaufførerne.

Det foreslås på den baggrund at justere ordlyden af godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, således, at der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav for vognmandsvirksomheder om at følge et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i en af de kollektive overenskomster på området, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område.

Det foreslås herunder at opdele godskørselslovens § 6, stk. 3, så der herefter sondres mellem, at indehaveren af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, enten skal følge et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved omkostningsniveauet forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der påhviler en arbejdsgiver i henhold til den pågældende overenskomst. Det er således ikke blot den løn, en arbejdsgiver betaler, men tillige overenskomstens bestemmelser om overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der skal kapitaliseres, således at den samlede udgift hertil fastlægger omkostningsniveauet.

Betingelsen om, at det skal være omkostningsniveauet i de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters overenskomster, der skal anvendes, skal sikre, at chaufførerne har overenskomstmæssige vilkår, som bidrager til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til fremme af færdselssikkerheden.

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster for chauffører der må anses for at være indgået af mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne vurdering kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Med lovforslagets ordlyd, hvorefter alene kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, er det ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst. Der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative

arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

I dag drejer det sig om transportoverenskomsterne indgået af 3F-transport med hhv. DI/ATL og Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL. Disse overenskomster samt overenskomster indgået med enkeltvirksomheder/ uorganiserede vognmænd, der tiltræder disse brancheoverenskomster, dækker i dag 80-90 pct. af chaufførerne på gods- og busområdet, hvorfor disse – på nuværende tidspunkt - er mest repræsentativ for lønniveauet på området.

Der findes tillige en række andre overenskomster, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde på godskørselslovens område for køretøjer over 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. Omkostningsniveauet heri kan alternativt følges, såfremt vognmanden er omfattet af overenskomsten, og overenskomsten er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

For så vidt angår virksomheder, der ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst som nævnt i forslaget til godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 2, er det således afgørende, om virksomheden følger et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de kollektive overenskomster som nævnt i forslaget til § 6, stk. 3, nr. 1, eller om virksomheden er omfattet af en kollektiv overenskomst, som ikke er en egentlig chaufføroverenskomst, men som indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører omfattet af godskørselslovens anvendelsesområde, jf. forslaget til § 6, stk. 3, nr. 2. Som eksempel på en sådan kollektiv overenskomst, der ikke er en chaufføroverenskomst, men som indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører, kan nævnes Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens fællesoverenskomst.

Det er først og fremmest transportministeren, i praksis Færdselsstyrelsen, der foretager vurderingen. Det vil i den forbindelse bero på en konkret vurdering, hvorvidt en virksomheds omkostningsniveau ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på henholdsvis bus- og godskørselslovens område i Danmark, og som gælder for hele det danske område, jf. de foreslåede § 6, stk. 3, nr. 1, i godskørselsloven og § 18, stk. 2, nr. 1, i buskørselsloven. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelige via Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Det foreslås endvidere at justere ordlyden af godskørselslovens § 6 a, stk. 5, og buskørselslovens § 9, stk. 3, som konsekvens af de foreslåede ændringer af § 6, stk. 3, således at der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav for udenlandske chaufførvirksomheder om at følge de samme regler, som beskrevet ovenfor.

Lovforslaget indeholder også en ændring af lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, hvor det foreslås, at spørgsmålet om hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område i sidste ende kan vurderes af Arbejdsretten.

### *3.2. Overenskomstnævnet*

#### *3.2.1. Gældende ret*

I medfør af godskørselslovens § 6 b har arbejdsmarkedets parter oprettet et overenskomstnævn, som afgiver udtalelse om, hvorvidt en vognmandsvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, og § 6 c. Overenskomstnævnet kan også afgive udtalelse om, hvorvidt udenlandske chaufførvirksomheder følger bestemmelser om løn, overarbejde, pension og feriepenge i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. § 6 c.

Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om vognmandsvirksomheders og udenlandske chaufførvirksomheders overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, og § 9, stk. 3, jf. lovens § 18 a.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består af medlemmer udpeget af overenskomstparterne og en landsdommer, som formand, og som er udpeget af Arbejdsrettens formand, jf. godskørselslovens § 6 c, stk. 3. Det er i bestemmelsen fastsat, at to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Endvidere suppleres nævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. Det er herudover fastsat, at nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Forinden transportministeren hører overenskomstnævnet, bliver overenskomstparterne i medfør af godskørselslovens § 6 c og buskørselslovens § 18 a hørt til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed eller en udenlandsk chaufførvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at påføre sanktioner over for virksomheden f.eks. i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Overenskomstnævnet giver transportministeren mulighed for at sikre en mere effektiv kontrol med om virksomhederne følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører på gods- og buskørselsområdet.

#### *3.2.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

Med henblik på at sikre, at overenskomstnævnets sammensætning afspejler de til enhver tid værende repræsentative arbejdsmarkedsparter på chaufførområdet, har Transport- og Boligministeriet fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være direkte fastsat i godskørselsloven, hvilke præcist angivne arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer der kan udpege medlemmer af nævnet.

For at sikre, at nævnets sammensætning afspejler de til enhver tid værende mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på chaufførområdet, foreslås det, at det alene fastsættes i loven, at Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af medlemmer udpeget af de i § 6, stk. 3, omtalte mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. de specielle bemærkninger til § 6, stk. 3, med et ligeligt antal medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside samt en formand, der skal være landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand.

For så vidt angår arbejdsmarkedsparter på arbejdsgiversiden er det således fortsat hensigten, at flere organisationer fremover kan udpege medlemmer til overenskomstnævnet. DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver udgør for tiden de parter, der fra arbejdsgivers side kan udpege medlemmer til overenskomstnævnet. Med den foreslåede formulering gøres bestemmelsen robust over for eventuelle fremtidige organisationsmæssige ændringer eller sammenlægninger.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst. Der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Dermed vil overenskomstnævnets medlemmer efter de nuværende forhold fortsat udpeges af de samme organisationer, der i dag fremgår direkte af loven. Med den foreslåede bestemmelse åbnes der dog op for, at nye organisationer eller andre eksisterende organisationer kan overtage opgaven med at udpege medlemmer til overenskomstnævnet, såfremt disse organisationer i fremtiden måtte udgøre de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på godskørselsområdet, jf. § 6, stk. 3.

Det er fortsat Transport- og Boligministeriets opfattelse, at overenskomstnævnets formand og suppleanten for formanden skal være landsdommer, hvilket som nævnt fortsat vil være fastsat i loven. Transport- og Boligministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at overenskomstnævnets udtalelser kan være af væsentlig betydning for den enkelte vognmandsvirksomhed. Nævnets udtalelse indgår således i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at påføre sanktioner over for en virksomhed f.eks. i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

Nævnets opgaver fastholdes, men godkørselslovens § 6 b, stk. 3 er præciseret, så det fremgår, at nævnet skal afgive udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, eller bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 6 a, stk. 5, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører er fulgt i de i § 6 c, stk. 3, nævnte sager.

Det foreslås endvidere med § 6 b, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.

Det er fortsat væsentligt, at antallet af medlemmer fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside er ens. Repræsenteres f.eks. arbejdsgiverne af flere organisationer eller foreninger end lønmodtagerne, må de enkelte organisationer på lønmodtager side udpege flere medlemmer.

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt at fastholde lovens bestemmelser om, at medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

### *3.3. Vejtransportrådet*

#### *3.3.1. Gældende ret*

Vejtransportrådet er reguleret i godskørselsloves § 7. Vejtransportrådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Vejtransportrådet består i dag af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Det er i loven fastsat, at ti medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

#### *3.3.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

Med henblik på at sikre, at også Vejtransportrådets sammensætning, i lighed med Overenskomstnævnet, afspejler de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet, har Transport- og Boligministeriet fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være fastsat direkte i godskørselsloven, hvilke brancheorganisationer, der kan indstille medlemmer til Vejtransportrådet, hvilket i stedet skal fastsættes ved bekendtgørelse.

Det foreslås således fastsat i godskørselslovens § 7, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren, samt at transportministeren blandt rådets medlemmer udpeger formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Det fastholdes i loven, at rådets opgave er at drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Det foreslås endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder udpegningen af medlemmer, antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer m.v.

### *3.4. Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven*

#### *3.4.1. Gældende ret*

I forhold til udstationerede chauffører, som ikke er chaufførvikarer, men som udstationeres til Danmark for at udføre cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, er der ikke i den gældende lovgivning bestemmelser om aflønning. Der vil inden for gældende rammer, herunder udstationeringslovens § 6 a, kunne iværksættes kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst dækkende det pågældende chaufførarbejde, men der stilles hverken i udstationeringsloven eller gældende lovgivning på transportområdet krav om, at et bestemt omkostningsniveau iagttages af udenlandske arbejdsgivere, der udstationerer chauffører til Danmark. Der foretages derfor heller ikke i dag myndighedskontrol af udstationerede chaufførers aflønning.

### *3.4.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

Forslagene om ændringer af udstationeringsloven ligger i naturlig forlængelse af de foreslåede ændringer i gods- og buskørselsloven, der er beskrevet ovenfor i afsnit 3.1.2., idet disse ændringer udgør grundlaget for fastlæggelsen af det relevante omkostningsniveau og anvendelse heraf til fastsættelse af en timesats, som udstationerede chauffører, der udfører cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, mindst skal aflønnes med. I det foreslåede nye kapitel 4 a foreslås det således fastsat i § 8 c, stk. 1, at de pågældende chauffører mindst skal betales med en efter stk. 2 fastsat timesats, og det foreslås efter stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om timesats efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter.

Rammerne for fastsættelse af timesatsen i medfør af den foreslåede § 8 c, stk. 2, fremgår af 2. pkt. i bestemmelsen, som henviser til de relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, som skal lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Inddragelsen af arbejdsmarkedets parter understøtter transportministerens anvendelse af de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund, og sikrer retvisende udmøntning af de relevante lønbestemmelser ved fastsættelsen af timesatsen.

Ud over at sikre inddragelse af parterne i overensstemmelse med den danske arbejdsmarkedsmodel er begrundelsen for, at fastsættelsen af timesatsen foreslås gennemført via bemyndigelse inden for de nævnte rammer, at overenskomsterne jævnligt ændres eller fornys, og med adgang til at regulere timesatsen ved bekendtgørelse sikres, at justeringer i relevante overenskomster hurtigt og smidigt kan reflekteres i timesatsen. Det kan i den forbindelse fremhæves, at der ved udnyttelsen af den givne bemyndigelse til ministeren alene vil være tale om udmøntning af et via overenskomsterne fastlagt omkostningsniveau, jf. også det i de specielle bemærkninger til § 4, nr. 3 anførte om, at timesatsen nødvendigvis må fastsættes på et niveau, så arbejdsgivere for udstationerede chauffører ikke stilles ringere end danske vognmænd på området.

De bestemmelser, der herudover foreslås indeholdt i kapitel 4 a, omhandler dels pligt til anmeldelse af cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport ved udstationering til Danmark, og dels er der bestemmelser om kontrol og håndhævelse i forhold til fremsendelse af dokumentation mv.

### *3.5. Anmeldelsesordning*

#### *3.5.1. Gældende ret*

Udenlandske tjenesteydere, der midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, er omfattet af anmeldelsespligten til Registeret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), jf. udstationeringslovens §§7a-7f. Anmeldelsen til RUT skal ske senest samtidig med, at arbejdet igangsættes i Danmark. For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger
2. Dato for påbegyndelse og afslutning af tjenesteydelsen
3. Arbejdsstedsadresse hvor tjenesteydelsen udføres
4. Kontaktperson for virksomheden. Kontaktpersonen skal udpeges af virksomheden blandt de personer, der arbejder i Danmark i forbindelse med udførelse af arbejdsopgaven
5. Virksomhedens og tjenesteydelsens branchekode

6. Identiteten af de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse, samt varigheden af udførelse af den pågældende tjenesteydelse
7. Oplysninger om eventuel momsregistrering i hjemlandet
8. Oplysninger om socialsikringsforhold for de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse
9. Oplysninger om dansk hvervgiver i forbindelse med tjenesteydelsen, hvis hvervgiveren ikke er en privatperson.

Anmeldelsespligten til RUT gælder som udgangspunkt ved udstationering inden for alle brancher, men der dog fastsætte visse undtagelser fra anmeldelsespligten. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens cabotagekørsel med gods, ikke omfattet af anmeldelsespligten.

### *3.5.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

For så vidt angår anmeldelse indføres der således en særskilt anmeldelsesordning for tjenesteydelser på transportområdet. Som en konsekvens af, at der indføres en særlig anmeldelsesordning på transportområdet, foreslås dette område undtaget fra den almindelige pligt til anmeldelse i RUT, jf. lovforslagets § 4, nr. 2.

Den foreslåede ordning vil dog på en del punkter være sammenfaldende med det, der gælder med hensyn til anmeldelse i RUT allerede. Anmeldelse skal således ske til Erhvervsstyrelsen, og det kan tillige nævnes, at anmeldelse skal ske senest, når det pågældende kørsel påbegyndes, jf. den foreslåede § 8 d, stk. 1. Med den foreslåede § 8 d indføres der således en særskilt anmeldelsespligt for tjenesteydelser på transportområdet, der omfatter cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel samt vejdelen af kombineret transport, når vejdelen udelukkende foregår i Danmark. Anmeldelsespligten påhviler udenlandske virksomheder, og det vil være Erhvervsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret. Idet aflønningskravet alene påhviler arbejdsgiveren for den chauffør, der udfører den pågældende transport, omfatter anmeldelsespligten ikke selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

Det foreslås endvidere at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes, og om muligheden for at ændre heri, samt om adgang til de anmeldte oplysninger. Følgende oplysninger forventes at skulle indgives ved anmeldelse:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger
2. Oplysninger om transportform
3. Identitet af køretøj (nummerplade)
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel
5. Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel

Endelig foreslås Erhvervsstyrelsen tillagt bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.

### *3.6. Kontrol og håndhævelse*

### *3.6.1. Gældende ret*

Der føres ikke i dag kontrol med aflønning af udstationerede chauffører, som kører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark.

Det bemærkes, at offentlige myndigheder, som foretager kontrol- og tilsynsbesøg, skal overholde reglerne i retssikkerhedsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 21. november 2019 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, når de gennemfører visse tvangsindgreb.

Kontrollen med ulovlig cabotagekørsel er en integreret del af politiets samlede tungvogns kontrol, hvilket betyder, at et udenlandsk køretøj, som standses i forbindelse med indsatsen, ikke kun kontrolleres for overtrædelse af reglerne om cabotagekørsel, men også for overtrædelse af andre særlige bestemmelser, der gælder for tunge køretøjer, herunder reglerne om køre- og hviletid, transport af farligt gods, særtransporter, reglerne om bus- og godskørsel mv.

Ved cabotagekontrollen foretages først en kontrol af, om betingelserne for udførelse af cabotagekørsel er opfyldt, herunder at transportvirksomheden er i besiddelse af en fællesskabstilladelse (en tilladelse til at udføre international transport i EU).

Politiet påser endvidere, om transporten lever op til kravene for lovlig cabotagekørsel, herunder om der er klart bevis i form af dokumentation for, at der er gennemført en forudgående international transport, samt dokumentation for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført i værtsmedlemsstaten. Som klart bevis anses skriftlig dokumentation enten i papirform eller i elektronisk form, der indeholder alle de oplysninger, som fremgår af cabotageforordningens artikel 8, stk. 3, litra a-g, og som fremstår læseligt. Dokumentationen vil ofte foreligge i papirform, som tilfældet fx er med fragtbreve (internationale CMR-fragtbreve eller andet fragtdokument).

Der kan ikke stilles yderligere krav til bevisets form eller sprog, eller i øvrigt forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne for at udføre cabotagekørsel er opfyldt. Derimod er der intet til hinder for, at politiet ved kontrol inddrager anden dokumentation, fx oplysninger om køretøjets kørselsmønster, der er registreret via politiets system for automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG).

Klart bevis for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende. Herved forstås i praksis, at beviset skal kunne fremvises inden for en rimelig tid efter politiets standsning af køretøjet og senest ved afslutningen af kontrollen. Derimod kræves ikke, at beviset kan forevises umiddelbart efter standsningen af køretøjet, og chaufføren skal således gives mulighed for at fremskaffe beviset, fx elektronisk.

Digital/elektronisk fremsendelse af dokumentation i løbet af kontrollen accepteres således, medmindre dette medfører en væsentlig forsinkelse af politiets kontrol.

Politiet har i medfør af godskørselslovens § 16 mulighed for at tilbageholde køretøjet, 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.

Rent praktisk tages telefonisk kontakt til transportvirksomheden med underretning om overtrædelserne og bødernes størrelse. I den forbindelse aftales betalingsmåden eller sikkerhedsstillelsen med henblik på frigivelse af køretøjet.

### *3.6.2. Regeringens overvejelser og den foreslåede ordning*

Med henblik på at sikre overholdelsen af det med lovforslaget foreslåede aflønningskrav på vejtransportområdet foreslås det, at der oprettes et nyt kontrolsystem målrettet kontrollen med de vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, som kører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark. Kontrollen, der reguleres af den foreslåede § 8 e, vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen.

I den foreslåede § 8 e fastsættes således, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d. Færdselsstyrelsen foreslås at kunne anmode om oplysninger fra udenlandske virksomheder og at kunne indhente oplysninger fra udenlandske myndigheder, så kontrolopgaven kan varetages. Ministeren foreslås bemyndiget til at fastsætte nærmere om de dokumentationskrav, der skal opfyldes, og Færdselsstyrelsen foreslås tillagt beføjelser, såsom adgang til, ved overskridelser af frister for tilvejebringelse af dokumentation, at pålægge tvangsbøder, samt adgang til data, hvis det skønnes nødvendigt for Færdselsstyrelsens tilsyn.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsens adgang til papirer m.v. uden retskendelse, jf. det foreslåede § 8 g, er et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, som retssikkerhedsloven i sin helhed finder anvendelse på, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 2. 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, jf. samme lovs § 5, stk. 4, nr. 1.

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

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

Kontrollen, der henhører under Færdselsstyrelsen, vil 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 foreslåede §§ 8 d, stk. 1 og reglerne fastsat i medfør af 8 e, stk. 4.

Færdselsstyrelsen vil med fordel kunne deltage i politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrol med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c.

Det foreslås desuden, at politiet, under nærmere angivne betingelser, vil kunne 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

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

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.

Endelig foreslås, at overtrædelse af §§ 8 c og 8 e sanktioneres med bøde. Ved udmålingen af bøden kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt. Ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bødestraf, jf. den foreslåede § 8 e, stk. 4.

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

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

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

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger i forskellige sammenhænge:

Med lovforslaget indføres blandt andet pligt til, at visse tjenesteydelser på transportområdet skal anmeldes i en særlig registerløsning hos Erhvervsstyrelsen. Oplysningskravene vil blive fastsat ved bekendtgørelse, og det forventes, at der i den forbindelse vil blive fastsat regler om, at der bl.a. skal ske anmeldelse af chaufførens navn og øvrige identifikationsoplysninger samt kontaktoplysninger. Oplysningerne vil blive behandlet af Erhvervsstyrelsen som dataansvarlig for registret. Andre myndigheder, herunder kontrolmyndighederne, vil have adgang til oplysningerne i det omfang dette sker med henblik på håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for den pågældende tjenesteydelse i Danmark.

Lovforslaget indebærer desuden kontrol af udenlandske vognmænds overholdelse af førnævnte anmeldelsespligt og af det fastsatte omkostningsniveau for aflønning. I den forbindelse vil kontrolmyndighederne behandle personoplysninger i form af chaufførens navn og øvrige identifikationsoplysninger samt kontaktoplysninger, ligesom der vil blive behandlet lønoplysninger i forbindelse med kontrollen. Der vil således primært være tale om oplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6.

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

Formålet med den foreslåede anmeldelsespligt og den foreslåede kontrolordning er at sikre overholdelsen af det foreslåede aflønningskrav på vejtransportområdet, der gælder for udenlandske virksomheder i Danmark. Kontrollen vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen. Dette er efter Beskæftigelsesministeriets vurdering i samfundets interesse for at sikre fair konkurrence og lige vilkår for arbejdstagerne.

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

Med de foreslåede bestemmelser fastsættes der nationale særregler inden for de rammer, der er fastsat i forordningens artikel 6, stk. 2 og 3. Beskæftigelsesministeriet vurderer, at bestemmelserne lever op til kravet i forordningens artikel 6, stk. 2, om at være mere specifikke om anvendelsen af forordningen. Reglerne er således specifikt afgrænset til at vedrøre personoplysninger, som er nødvendige for at håndhæve de regler og vilkår, der gælder ved udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, herunder oplysninger om chaufførens identitet samt kontaktoplysninger. Beskæftigelsesministeriet vurderer endvidere, at bestemmelserne er proportionale, idet oplysningerne alene er begrænset til oplysninger, som er nødvendige for, at reglerne i udstationeringsloven kan håndhæves.

Det bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at myndighederne i forbindelse med kontrollen af aflønningskravet vil skulle behandle oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold, der er omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 9 om særlige kategorier af personoplysninger. Efter artikel 9 er der særlige betingelser for behandlingen af denne kategori af personoplysninger. Her kan der fx ske behandling efter forordningens artikel 9, stk. 1, litra g, såfremt behandlingen er nødvendig af hensyn til væsentlige samfundsinteresser på grundlag af EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret og står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges, respekterer det væsentligste indhold af retten til databeskyttelse og sikrer passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende rettigheder og interesser.

I forhold til kontrolmyndighedernes eventuelle behandling af oplysninger om fagforeningsmæssigt tilhørsforhold er det Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 9, stk. 2, litra g,

er opfyldt. Som nævnt ovenfor er det også i forhold til denne særlige kategori af oplysninger Beskæftigelsesministeriets vurdering, at betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra e, er opfyldt. Herudover skal de grundlæggende principper i forordningens artikel 5 altid iagttages. Det følger bl.a. heraf, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede (lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed). Endvidere må personoplysninger indsamles til legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål (formålsbegrænsning). Herudover skal personoplysninger være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles (dataminimering). Det er Beskæftigelsesministeriets vurdering, at myndighedernes behandling af personoplysninger i henhold til de foreslåede bestemmelser lever op til disse betingelser.

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

Det bemærkes, at det følger af lovforslaget, at politiet vil behandle personoplysninger både i forbindelse med vejsidekontrollen, og når en sag videregives fra Færdselsstyrelsen til politiet. såfremt der på baggrund af Færdselsstyrelsens undersøgelser konstateres en konkret mistanke om, at virksomheden ikke overholder det lovfastsatte krav til aflønning. Politiet vil behandle oplysningerne efter retshåndhævelsesloven.

##### *5. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

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

Erhvervsstyrelsen forventer at skulle udvikle en særskilt anmeldelsesordning, hvor udenlandske transportvirksomheder skal anmelde en række oplysninger. Det vurderes, at en anmeldelsespligt for udenlandske transportvirksomheder i et særskilt register vil medføre en merudgift for Erhvervsstyrelsen på 13 mio. kr. i perioden 2020-2023. Registrets opretholdelse vil fra 2024 medføre merudgift for Erhvervsstyrelsen på ca. 2 mio. kr. årligt til reinvesteringer, drift og vedligeholdelse.

Politiet skal føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet samt forestå den strafferetlige efterforskning i sager, hvor der er mistanke om overtrædelse. Herudover vil der være afledte udgifter til yderligere sigtelser og tiltalerejsninger. Udgifterne på justitsområdet vil udgøre ca. 5 mio. kr. i 2020 og fra 2021 ca. 10 mio. kr. årligt.

Færdselsstyrelsen under Transport- og Boligministeriet vil ved stikprøvekontrol skulle vurdere, om en pågældende udenlandsk virksomhed overholder aflønningskravet. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter på i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. i 2020 og 11,9 mio. kr. årligt herefter.

*6. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.*

Med lovforslaget foreslås, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel eller buskørsel skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

For tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt omkostningsniveauet i sådanne kollektive overenskomster, vurderes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

For tilladelsesindehavere, som på tidspunktet for ikrafttræden af denne lov ikke har fulgt omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil lovforslaget medføre merudgifter.

Med lovforslagets § 4, stk. 2, foreslås indført en overgangsbestemmelse, således at indehavere af en eksisterende tilladelse til godskørsel eller buskørsel har seks måneder til at sikre sig, at de overholder det nye krav i forhold til løn- og arbejdsvilkår. Overgangsordningen skal være med til at give modtagere af eksisterende tilladelser tid til at omstilles sig til, at de skal leve op til nogle nye minimumkrav.

Lovforslaget vurderet ikke at være relevant for principperne for agil erhvervsrettet regulering.

*7. De administrative konsekvenser for borgere*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

*8. De miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

*9. Forholdet til EU-retten*

Med lovforslaget foreslås det bl.a. at indføre krav til udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel og kombineret transport, om at følge et dansk overenskomstmæssigt omkostningsniveau, jf. lovforslagets § 4, nr. 3, svarende til kravet til de danske virksomheder, der udfører gods- og buskørsel, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2.

Cabotagekørsel med gods er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Cabotagekørsel med bus er reguleret 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.

Det fremgår af 17. præambelbetragtning til forordning nr. 1072/2009 og 11. præambelbetragtning til forordning 1073/2009, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) finder anvendelse på virksomheder, der udfører cabotagekørsel.

Kombineret transport er reguleret i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Direktivet

blev vedtaget 4 år før udstationeringsdirektivet, og der blev i forbindelse med indførelsen af udstationeringsdirektivet ikke indført en undtagelse om kombineret transport. Det må således ud fra et princip om *lex specialis* antages, at udstationeringsdirektivet finder anvendelse på virksomheder, der udfører kombineret transport.

Det fremgår af udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at medlemsstaterne har mulighed for i overensstemmelse med traktaten og på grundlag af et princip om ligebehandling at pålægge nationale virksomheder og andre medlemsstats virksomheder arbejds- og ansættelsesvilkår på andre områder end dem, der er nævnt i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 1, for så vidt der er tale om grundlæggende retsprincipper (*ordre public*). Efter bestemmelsen skal vilkår gælde uden forskel på de nationale og udenlandske virksomheder.

Det følger af EU-Domstolens praksis om udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at "de bestemmelser, som en medlemsstat betegner som nationale ordens- og sikkerhedsforskrifter, må forstås således, at der sigtes til bestemmelser, hvis overholdelse er blevet anset for at være så afgørende for opretholdelsen af den pågældende medlemsstats politiske, sociale og økonomiske organisation, at de kræves overholdt af enhver person, der befinder sig på denne medlemsstats nationale område, eller i forbindelse med ethvert retsforhold i denne stat", og at "udtrykket "ordre public-bestemmelser" skal forstås således, at det dækker de obligatoriske regler, som ikke kan fraviges, og som i kraft af deres art og formål tilgodeser ufravigelige krav i almenhedens interesse".

Lovforslaget vil betyde indførelse af et offentligretligt krav om et bestemt omkostningsniveau for aflønning, der varetager hensynet til at sikre fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark og efter samme principper, som har været gældende siden 1973 på godstransport. Kravet vil dermed svare til, hvad der gælder efter godskørselsloven og buskørselsloven i forhold til vognmænd med dansk tilladelse, dog således at danske vognmænd, der ikke overholder reglerne, ikke straffes med bøde, men efter omstændighederne kan få tilbagekaldt deres tilladelser efter lovene.

Det må antages, at der er tale om et ufravigeligt krav, der varetager hensynet til at sikre en fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark. Kravet vil således bl.a. være med til at undgå konkurrenceforvridninger på transportområdet. Dette hensyn er udtrykkeligt anerkendt i udstationeringsdirektivet, jf. 5. præambelbetragtning. Kravet må også anses for egnet til at varetage dette hensyn. Kravet må endvidere anses for at være nødvendigt.

Lovforslaget er således udelukkende rettet mod cabotagekørsler og vejdelen af kombinerede transporter udøvet af udenlandske vognmænd, som er i direkte konkurrence med danske vognmænd. Lovforslaget omfatter ikke transitkørsel eller international kørsel udøvet af udenlandske vognmænd.

Det vurderes på denne baggrund, at det er muligt med hjemmel i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at gennemføre lovforslaget ud fra et *ordre public*-hensyn.

Det er dog vurderingen, at der er en procesrisiko forbundet hermed. Det skyldes, at Kommissionen – og i sidste ende EU-Domstolen – kan være af den opfattelse, at lovforslaget ikke kan gennemføres ud fra et *ordre public*-hensyn.

*10. Hørte myndigheder og organisationer mv.*

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.: Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforening for kollektiv trafik, Bus & Tog-samarbejdet, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Dansk Transport og Logistik, , Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Handicaporganisationer, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Den danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, DI, DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD Arbejdsgiverforening, KL, Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagbevægelse, Landbrug og Fødevarer, Lederne, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/formanden, Rådet for Sikker Trafik, SMVdanmark, Sø- og Handelsretten , Trafikselskaberne i Danmark., Vestre Landsret og Østre Landsret

## 11. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Lovforslaget vurderes at have implementeringsmæssige og økonomiske konsekvenser for det offentlige.</p> <p>Erhvervsstyrelsen forventer at skulle udvikle en særskilt anmeldelsesordning, hvor udenlandske transportvirksomheder skal anmelde en række oplysninger. Det vurderes, at en anmeldelsespligt for udenlandske transportvirksomheder i et særskilt register vil medføre en merudgift for Erhvervsstyrelsen på 13 mio. kr. i perioden 2020-2023. Registrets opretholdelse vil fra 2024 medføre merudgift for Erhvervsstyrelsen på ca. 2 mio. kr. årligt til reinvesteringer, drift og vedligeholdelse.</p>

		<p>Politiet skal føre kontrol med anmeldelsespligten og dokumentationskravet samt forestå den strafferetlige efterforskning i sager, hvor der er mistanke om overtrædelse. Herudover vil der være afledte udgifter til yderligere sigtelser og tiltalerejsninger. Udgifterne på justitsområdet vil udgøre ca. 5 mio. kr. i 2020 og fra 2021 ca. 10 mio. kr. årligt.</p> <p>Færdselsstyrelsen under Transport- og Boligministeriet vil ved stikprøvekontrol skulle vurdere, om en pågældende udenlandsk virksomhed overholder aflønningskravet. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter på i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. i 2020 og 11,9 mio. kr. årligt herefter.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med EU-retten.	

	Det er dog vurderingen, at der er en procesrisiko forbundet hermed. Det skyldes, at Kommissionen – og i sidste ende EU-Domstolen – kan være af den opfattelse, at lovforslaget ikke kan gennemføres ud fra et ordre-public hensyn.	
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

Efter den gældende § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Af § 6, stk. 4, følger det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Endelig følger det af § 6, stk. 5, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2 og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har siden haft den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller den daværende taxilovs § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (nu Færdselsstyrelsen) hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesterets dom alene omhandler buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5, er der efter Transport- og Boligministeriets vurdering ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, idet bestemmelserne svarer til hinanden.

Der foreslås en ny § 6, stk. 3, så det af bestemmelsen fremgår, at indehaveren af en tilladelse efter lovens § 1, stk. 1, enten skal 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 godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Overenskomster omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, er de landsdækkende overenskomster, som er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som fastsætter det omkostningsniveau for løn- og arbejdsvilkår, der dermed anses for retningsgivende. Betingelsen om, at det skal være omkostningsniveauet i de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters overenskomster, der skal anvendes, skal sikre, at chaufførerne har overenskomstmæssige vilkår, som bidrager til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden.

Ved omkostningsniveauet forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der påhviler en arbejdsgiver til arbejdskraft i henhold til den pågældende overenskomst. Det er således ikke blot den løn, en arbejdsgiver betaler, men tillige overenskomstens bestemmelser om overarbejde, pension og fridage ud over ferielovens minimum, der skal kapitaliseres, således at den samlede udgift hertil fastlægger omkostningsniveauet. Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker det pågældende chaufførarbejde, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, opfylder i kraft heraf betingelsen i § 6, stk. 3. For så vidt angår virksomheder, der ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 2, er det således afgørende, om virksomheden følger omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Transportministeren hører ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, overenskomstparterne og evt. overenskomstnævnet. Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt et omkostningsniveau afviger entydigt og væsentligt. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau, med de retningsgivende overenskomster. Der skal ikke foretages en sammenligning af de enkelte punkter for aflønning, men kun de samlede lønomkostninger.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke kollektive overenskomster på godskørselsområdet, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område, vil dette også bero på en konkret vurdering. Denne vurdering kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst, der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Der vil dog alene være tale om en vejledende opstilling.

På nuværende tidspunkt anses følgende overenskomster for at være retningsgivende på godskørselsområdet:

- Dansk Transport og Logistik's Arbejdsgiverforening (DTL-A) og 3F Transportgruppen
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) og 3F Transportgruppen

Med § 6, stk. 4, foreslås det, at indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Godkørselslovens § 1, stk. 2, regulerer tilladelsesordningen for varebiler eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning med gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Bestemmelsen i godskørselslovens § 1, stk. 2, blev indsat ved en ændring af d. 1. juli 2019, jf. lov nr. 735 af 8. juni 2018.

Med forslaget videreføres de eksisterende regler for varebiler, hvilket betyder, at en indehaver af en tilladelse til godskørsel med varebiler skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der måtte findes i kollektive overenskomster for varebiler.

Med § 6, stk. 5, foreslås det, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at etablere et klart retligt grundlag for, at transportministeren i regi af Færdselsstyrelsen kan indsamle og behandle en række oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af styrelsens opgaver i forbindelse med sit tilsyn af overholdelsen af godskørselslovens regler om aflønning.

Det er nødvendigt, at Færdselsstyrelsen får forbedrede muligheder for at målrette tilsynsindsatsen og anvende ressourcerne på de virksomheder, der har størst risiko for at overtræde godskørselslovens regler om aflønning. Derved undgås det at pålægge virksomheder, som overholder reglerne, unødige byrder i form af tilsyns.

Med »nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynets opgaver« sigtes til, at der ikke ændres på det grundlæggende kriterium om, at anvendelse af oplysninger, herunder personoplysninger, kræver et sagligt formål, og at behandlingen ikke må være mere omfattende, end forholdet tilsiger. Der vil ikke ske nogen fravigelse af databeskyttelsesforordningen eller databeskyttelseslovens regler i den forbindelse.

Med § 6, stk. 6, foreslås det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af forslaget til en ny § 6, stk. 3 eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, eller § 6, stk. 4.

Ændringen er en konsekvensændring som følge af ovennævnte § 6, stk. 3, således, at § 6, stk. 5, afspejler, at der enten skal indsendes dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller at der skal indsendes dokumentation for, at virksomheden

følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3.

Færdselsstyrelsen er som offentlig myndighed underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper, hvilket også betyder, at de skal føre tilsyn med alle. Færdselsstyrelsen må ikke fravælge at føre tilsyn ud fra overenskomstmæssige hensyn.

Med forslaget til § 6, stk. 7, foreslås det, at uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. § 6, stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.

Det vil betyde, at sager om fortolkning af en overenskomsts faglige gyldighedsområde håndteres i henhold til de fagretlige regler, som overenskomstparterne har aftalt. Såfremt det ikke er nærmere aftalt, vil spørgsmålet skulle behandles i overensstemmelse med reglerne om faglige voldgiftsretter, jf. kapitel 2 i lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter. Hvis der søges om tilladelse på baggrund af en overenskomst, hvor overenskomstparterne er uenige om, hvorvidt overenskomstens faglige gyldighedsområde omfatter arbejde omfattet af den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, kan der ikke på baggrund af denne overenskomst udstedes tilladelse førend overenskomstens faglige gyldighedsområde er fastlagt ved faglig voldgift. I den situation kan virksomheden søge om tilladelse med henvisning til § 6, stk. 3, nr. 1.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.

Til nr. 2

Det følger af den nuværende § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Endvidere følger det af § 6 a, stk. 6, at den i stk. 5 nævnte virksomhed, efter påbud fra transportministeren, skal indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 5.

Med forslaget til en ny § 6 a, stk. 5, foreslås det, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Ændringen er en konsekvens, som følge af det ovennævnte forslag til ændring af godskørselslovens § 6, stk. 3, således, at også bestemmelserne om udenlandske chaufførvikarvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge samme regler, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Med § 6 a, stk. 6, foreslås det, en virksomhed omfattet af stk. 5 efter påbud 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 § 6, stk. 3, nr. 1.

Ændringen er en konsekvensændring som følge af den ovennævnte § 6, stk. 3, således, at også bestemmelserne om udenlandske chaufførvikarvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge og efter påbud fra transportministeren dokumentere, at den er omfattet af en overenskomst omfattet af lovens § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Til nr. 3

Det følger af godskørselslovens § 6 b, stk. 1, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. 2 medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og 2 medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Af § 6 b, stk. 2, følger det, at der for formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.

Af § 6 b, stk. 3, fremgår det, at nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster.

Det følger af § 6 b, stk. 4, at nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Endelig følger det af § 6 b, stk. 5, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsgivervilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

Overenskomstnævnet kan også afgive udtalelse om hvorvidt udenlandske chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelser om løn, overarbejde, pension og feriepenge i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. § 6 c.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består af medlemmer udpeget af overenskomstparterne og en landsdommer som formand, som er udpeget af Arbejdsrettens formand, jf. godskørselslovens § 6 b, stk. 1. Det er i bestemmelsen fastsat, at to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund og at medlemmerne udpeges for 4 år. Med nærværende lovforslag foreslås § 6 b ny affattet.

Med § 6 b, stk. 1, 1. pkt., foreslås det, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Det samme gør sig allerede gældende under den nuværende godskørselslovs § 6 b, og der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

I § 6 b, stk. 1, 2. pkt., foreslås det, at nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. Det samme gør sig gældende efter de gældende regler, og der er således tale om en videreførelse af gældende ret. Det bemærkes, at det følger af retsplejelovens § 47 a, stk. 3, at udpegning af en dommer som medlem af et offentligt eller privat råd eller nævn, som medlem af en voldgiftsret eller til anden tvistløsning uden for domstolene skal foretages af vedkommende retspræsident eller af en anden dommer, som en retspræsident har bemyndiget hertil.

I § 6 b, stk. 1, 3. pkt., foreslås det, at de øvrige medlemmer udpeges af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. forslaget til en § 6, stk. 3, nr. 1, således, at der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden.

Forslaget vil indebære, at antallet af nævnets medlemmer ikke længere vil være fastlagt i loven, men vil i stedet fastsættes ved bekendtgørelse. Det er dog væsentligt, at det fortsat ved lov er fastsat, at nævnet skal tegnes af et ligeligt antal medlemmer fra henholdsvis arbejdsgivers og lønmodtagers side, hvorfor det af bestemmelsen fremgår, at der udpeges et ligeligt antal medlemmer af henholdsvis de repræsentative organisationer/foreninger på arbejdsgivers side og de mest repræsentative organisationer/foreninger på lønmodtagers side.

Repræsenteres arbejdsgiverne af flere organisationer eller foreninger end lønmodtagerne gør, må den enkelte organisation på lønmodtagersiden udpege flere medlemmer. Nærmere regler kan fastsættes herom, hvilket beskrives nærmere nedenfor.

Endelig foreslås det i § 6, stk. 1, 4. pkt., at medlemmerne udpeges for en 4-årig periode. Der er tale om en videreførelse af, hvor lang tid medlemmerne udpeges efter de eksisterende regler.

Med § 6 b, stk. 2, foreslås det, at nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagersiden fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Der er tale om en videreførelse af, hvad der allerede gælder i dag.

Med § 6 b, stk. 3, foreslås det, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager.

Ændringen i § 6 b, stk. 2, er en konsekvensændring som følge af den ovennævnte § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5.

Med § 6 b, stk. 4, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer, suppleanter til nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.

Da der er fundet behov for en mere fleksibel regulering af nævnet, er det fundet hensigtsmæssigt, at nævnets virksomhed ikke i samme grad er reguleret direkte ved lov, men at der i stedet gives

mulighed for, at de nærmere regler vedrørende nævnet fastsættes af transportministeren, herunder hvilke repræsentative arbejdsmarkedsparter, der skal udpege medlemmer til nævnet.

Den foreslåede § 6 b, stk. 1, medfører desuden, at antallet af medlemmer i nævnet ikke er fastlagt med loven, da antallet af medlemmer kan ændres afhængig af, hvor mange arbejdsmarkedsparter, der anses for at være repræsentative. Antallet af medlemmer samt hvilke arbejdsmarkedsorganisationer, der kan udpege medlemmerne, vil blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Endvidere forventes fastsat regler om beskikkelse af suppleanter og om nævnets forretningsorden.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

Til nr. 4

Det følger af godskørselslovens § 6 c, stk. 1, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Af § 6 c, stk. 2, fremgår det, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 3.

Af § 6 c, stk. 3, følger det, at i sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.

Med nærværende lovforslag foreslås § 6 c ny affattet.

Med forslaget til § 6 c, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstparterne til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

I § 6 c, stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, indgår i transportministerens vurdering.

I § 6 c, stk. 2, 2. pkt., foreslås det, at sager herom anlægges ved Arbejdsretten.

Det betyder, at skulle der opstå uenigheder herom, vil det være op til Arbejdsretten at vurdere spørgsmålet.

Med § 6 c, stk. 3, foreslås det, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5, hvor det foreslås, at denne skal overholde reglerne i § 6, stk. 3, som siger, at man enten skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Ændringen i § 6 c, stk. 3, 1. pkt., er en konsekvensændring som følge af de foreslåede ændringer i § 6, stk. 3 og § 6 a, stk. 5.

Endelig foreslås det med § 6 c, stk. 4, at i sager efter stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, eller i bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 6 a, stk. 5, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstsnævnet.

Til nr. 5

Det følger af godskørselslovens § 7, stk. 1, at vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

Af § 7, stk. 2, fremgår det, at trafikministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

I medfør af § 7, stk. 3, følger det, at for formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

Endelig følger det af § 7, stk. 4, at rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Med nærværende lovforslag foreslås § 7 ny affattet.

Med § 7, stk. 1, foreslås det, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Med henblik på at sikre, at Vejtransportrådets sammensætning afspejler de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet, har Transport- og Boligministeriet med ændringen af § 7, stk. 1, fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være fastsat i godskørselsloven, hvilke

brancheorganisationer der kan indstille medlemmer til Vejtransportrådet, men at det i stedet skal fastsættes ved bekendtgørelse, jf. § 7, stk. 3, nedenfor.

Med § 7, stk. 2, foreslås det, at rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Rådets opgaver fastholdes i forhold til den gældende bestemmelse.

Med § 7, stk. 3, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder udpegningen og antallet af medlemmer, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer m.v.

Det vil ved bekendtgørelse blive fastsat, hvor mange medlemmer rådet skal have, herunder hvilke brancheorganisationer, som transportministeren udpeger medlemmerne efter indstilling fra. Det forventes, at det fortsat vil være Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Dansk Persontransport (tidligere Danske Busvognmænd), Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark, men også International Transport Danmark Arbejdsgiver samt eventuelle andre organisationer med relation til vejtransportbranchen kan komme i betragtning.

## *Til § 2*

Til nr. 1

Det følger af buskørselslovens § 9, stk. 3, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

Af § 9, stk. 4, fremgår det, at den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.

Med forslaget til en ny § 9, stk. 3, foreslås det, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

Med § 9, stk. 4, foreslås det, at den i stk. 3 nævnte virksomhed efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.

Ændringerne er konsekvensændringer som følge af nedenstående § 18, stk. 2, således, at bestemmelserne om udenlandske chaufførvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge og efter påbud fra transportministeren dokumentere, at de følger et omkostningsniveau som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede overenskomstniveau i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

Til nr. 2

Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 2, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Af § 18, stk. 3, fremgår det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller i bestemmelsens forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold.

Højesteret underkendte med sin dom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (nu Færdselsstyrelsens) hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Med forslaget til § 18, stk. 2, foreslås det, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, enten skal 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 buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde omfatter arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Betingelsen om, at det skal være omkostningsniveauet i de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters overenskomster, der skal anvendes, skal sikre, at chaufførerne har overenskomstmæssige vilkår, som bidrager til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til fremme af færdselssikkerheden. Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt omkostningsniveauet ikke afviger entydigt og væsentligt. Der skal således ske en vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau, med de retningsgivende overenskomster. Der skal ikke foretages en sammenligning af de enkelte punkter for aflønning men kun de samlede lønomkostninger.

Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker buskørselsområdet, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, opfylder i kraft heraf betingelsen i § 18, stk. 2. For så vidt angår virksomheder, der ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst som nævnt i § 18, stk. 2, er det således afgørende, om virksomheden følger omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

Ved omkostningsniveauet forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension, ferie og anden frihed og fridage, der påhviler en arbejdsgiver til arbejdskraft i henhold til den pågældende overenskomst. Det er således ikke blot den løn, en arbejdsgiver betaler, men tillige overenskomstens bestemmelser om overarbejde, pension, ferie og anden frihed, der skal kapitaliseres, således at den samlede udgift hertil fastlægger omkostningsniveauet. Transportministeren hører ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, overenskomstparterne og evt. overenskomstnævnet. Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Denne vurdering kan bl.a. tage udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Det er ikke hensigten at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst, der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Færdselsstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Der vil dog alene være tale om en vejledende opstilling.

På nuværende tidspunkt vil følgende overenskomster herefter anses for at være retningsgivende på buskørselsområdet:

- Dansk Erhverv Arbejdsgiver/Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) og 3F (for chauffører i provinsen)
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) og 3F (for chauffører i HT-området)
- DI/Arbejdsgiverforeningen for Turistvognmænd (ATV) og 3F

Med § 18, stk. 3, foreslås det, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug målretning af tilsynet.

Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen.

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

Det er nødvendigt, at Færdselsstyrelsen får forbedrede muligheder for at målrette tilsynsindsatsen og anvende ressourcerne på de virksomheder, der har størst risiko for at overtræde buskørselslovens regler om aflønning. Derved undgås det at pålægge virksomheder, som overholder reglerne, unødige byrder i form af tilsynsbesøg.

Med »nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynets opgaver« sigtes til, at der ikke ændres på det grundlæggende kriterium om, at anvendelse af oplysninger, herunder personoplysninger, kræver et sagligt formål, og at behandlingen ikke må være mere omfattende, end forholdet tilsiger. Der vil ikke ske nogen fravigelse af databeskyttelsesforordningen eller databeskyttelseslovens regler i den forbindelse.

Med § 18, stk. 4, foreslås det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2.

Ændringen er en konsekvensændring som følge af ovennævnte § 18, stk. 2, således at § 18, stk. 3, afspejler, at det er omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de i stk. 2 nævnte overenskomster, der skal indsendes dokumentation for, at virksomheden følger.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.1.

Til nr. 3

Det følger af den nuværende buskørselslovs § 18 a, stk. 3, at i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, og bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.

Det foreslås at § 18 a, stk. 3, ændres så det fremgår, at i sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, eller i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.

Ændringen i § 18 a, stk. 3, 1. pkt. er en konsekvensændring som følge af ændringerne i § 9, stk. 3 og § 18, stk. 2.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Det følger af § 9 stk. 1, nr. 9, at der for Arbejdsretten indbringes sager om hvorvidt de i § 3, stk. 5, i lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7.

Der er tale om en konsekvensrettelse, da der i lovforslagets § 3, nr. 3, foreslås tilføjet et ekstra nummer i bestemmelsen.

Til nr. 2

Det følger af § 50, nr. 3, i lov nr. 60 af 30. januar 2018 om ferie, at § 9, stk. 1, nr. 10, i lov om Arbejdsretten, at der for Arbejdsretten indbringes sager om, hvorvidt de anførte betingelser i ferielovens § 3, stk. 3-5, er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7. Det træder i kraft d. 1. januar 2020.

Der er tale om en konsekvensrettelse, da der i lovforslagets § 3, nr. 3, foreslås tilføjet et ekstra nummer i bestemmelsen.

Til nr. 3

Med forslaget foreslås det, at der tilføjes et nyt *nr. 11* i lovens § 9, stk. 1. Konkret foreslås det, at der for Arbejdsretten indbringes sager om, hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.

Det fastslås dermed, at Arbejdsretten kan tage stilling til spørgsmålet, såfremt der skulle opstå uenighed.

Sager vil kunne blive indbragt af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse, jf. lovforslagets § 3, nr. 4.

Til nr. 4

Med forslaget foreslås det, at der i lovens § 9 tilføjes et nyt *stk. 8* i bestemmelsen, som fastsætter, at sager efter § 9, stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.

### *Til § 4*

Til nr. 1

Udstationeringslovens § 1 fastsætter anvendelsesområdet for lovens bestemmelser.

Det fremgår således af § 1, stk. 1, at §§ 2-6 a, § 7 a, stk. 1 og 4-7, og §§ 7 b-7 e finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder i forbindelse med levering af tjenesteydelser udstationerer lønmodtagere til Danmark.

Det fremgår af § 1, stk. 2, at § 7 a, stk. 3, og §§ 7 b-7 e, finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder ved udførelse af arbejde i Danmark leverer tjenesteydelser, uden at betingelserne for at udstationere lønmodtagere er opfyldt, jf. § 4.

Det fremgår videre af § 1, stk. 3, at § 7 finder anvendelse i situationer, hvor personer er eller har været udstationeret til et andet land, der har gennemført Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

Ifølge § 1, stk. 4 finder § 7 a, stk. 2 og 4-7, og §§ 7 b-7 e anvendelse i situationer, hvor en tjenesteydelse leveres ved udførelse af arbejde i Danmark af en udenlandsk selvstændig virksomhed, som ikke udstationerer lønmodtagere til Danmark.

Endelig fremgår det af § 1, stk. 5, at loven ikke finder anvendelse på virksomheder inden for handelsflåden, for så vidt angår besætningen.

Som en konsekvens af lovforslagets bestemmelser i det foreslåede kapitel 4 a, foreslås det, at der efter § 1, stk. 4 indsættes et *nyt stk. 5*, hvorefter det fremgår, at kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor chauffører ansat i udenlandske virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark.

For så vidt angår vejdelen af en kombineret transport, finder kapitel 4 a anvendelse, hvor hele vejdelen af den kombinerede transport finder sted i Danmark.  
Stk. 5 bliver herefter til stk. 6.

Til nr. 2

Efter udstationeringslovens § 7 a, stk. 1-3, skal udenlandske virksomheder, som midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, anmelde en række oplysninger til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), som administreres af Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsespligten gælder både for virksomheder med ansatte og for selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

Anmeldelsespligten gælder som udgangspunkt inden for alle brancher, men der er fastsat visse undtagelser fra anmeldelsespligten. Det gælder fx for visse kortvarige udstationeringer. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens kørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., ikke er omfattet. Med lovforslaget indføres et aflønningskrav i forbindelse med udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, og der etableres en særlig registreringsordning for tjenesteydelser inden for transportbranchen med henblik på kontrollen heraf.

Med det foreslåede § 7 b, stk. 2, undtages levering af tjenesteydelser inden for transportbranchen som en konsekvens heraf fra den almindelige anmeldelsespligt til RUT i medfør af lovens § 7 a, stk. 1-3. Er der tale om cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, finder reglerne i det foreslåede kapitel 4 a således anvendelse.

Til nr. 3

#### § 8 c

I Danmark lovgives der generelt ikke om løn og lønniveau. Lønnen fastsættes i stedet gennem kollektive overenskomster og individuelle ansættelsesaftaler. Et vigtigt element i den danske aftalemodel på arbejdsmarkedet er, at der kan anvendes kollektive kampskridt – konflikt – for at opnå en overenskomst om blandt andet lønvilkår. Konfliktretten er udviklet gennem mangeårig arbejdsretlig praksis og kan ses som det danske alternativ til lovfastsat mindsteløn og almengjorte overenskomster.

I forhold til udenlandske virksomheders kørsel i Danmark, herunder cabotagekørsel og kombineret transport, kan det være vanskeligt effektivt at anvende kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst om fx lønvilkår, blandt andet som følge af transportområdets i sagens natur særdeles mobile karakter.

For at sikre fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandske virksomheder, som udfører rent national kørsel i Danmark, og lige vilkår for chauffører, foreslås det, at der indføres et aflønningskrav i form af en minimumstimesats for den løn, som chaufføren skal oppebære under kørslen.

Med den foreslåede § 8 c, stk. 1, skal en udenlandsk virksomhed, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, og som er arbejdsgiver for den chauffør, som foretager kørslen, for udførelsen af dette arbejde betale chaufføren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2.

Kravet finder anvendelse for virksomheder, der er etableret i et andet land, og som udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede vægt overstiger 3500 kg., buscabotage eller vejdelen af en kombineret transport i Danmark.

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

Aflønningskravet betyder, at chaufføren, der udfører den konkrete cabotagekørsel 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 chauffør vil kunne støtte ret på, men et offentligretligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

Det foreslås i § 8 c, stk. 2, at transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter fastsætter nærmere regler om den timesats, som chaufføren 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 godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

Det skal ved fastsættelse af timesatsen sikres, at udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark, ikke pålægges at betale mere i løn end en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation er forpligtet til at betale for udførelsen af tilsvarende arbejde, og derfor kan der ikke fastsætte en timesats, der kan indebære, at en udenlandsk tjenesteyder forskelsbehandles i forhold til, hvad en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig efter gods- og buskørselsloven 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 gods- og 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 overenskomsten, der henvises til i gods- og 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 gods- og 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 skal tages i betragtning ved fastsættelse af timesatsen på baggrund af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse. De mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der har indgået de pågældende overenskomster, kan bistå med at fastlægge det overenskomstmæssige minimum, som skal udgøre grundlaget for den i bekendtgørelsesform angivne timesats.

#### § 8 d

Som det fremgår af bemærkningerne til det foreslåede § 7 b, stk. 2, skal udenlandske virksomheder, som midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, efter udstationeringslovens § 7 a, stk. 1-3, anmelde en række oplysninger til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), som administreres af Erhvervsstyrelsen.

Anmeldelsespligten til RUT gælder som udgangspunkt inden for alle brancher, men der er fastsat visse undtagelser fra anmeldelsespligten. Det gælder fx for visse kortvarige udstationeringer. På transportområdet er kombineret transport og buscabotagekørsel omfattet af anmeldelsespligten til RUT, mens cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., ikke er omfattet.

Anmeldelsen til RUT skal ske senest samtidig med, at leveringen af tjenesteydelsen i Danmark påbegyndes. Derudover skal ændringer vedrørende de anmeldte oplysninger registreres senest førstkommande hverdag efter ændringen.

For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger
2. Dato for påbegyndelse og afslutning af tjenesteydelsen
3. Arbejdsstedsadresse hvor tjenesteydelsen udføres
4. Kontaktperson for virksomheden. Kontaktpersonen skal udpeges af virksomheden blandt de personer, der arbejder i Danmark i forbindelse med udførelse af arbejdsopgaven
5. Virksomhedens og tjenesteydelsens branchekode
6. Identiteten af de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse, samt varigheden af udførelse af den pågældende tjenesteydelse
7. Oplysninger om eventuel momsregistrering i hjemlandet
8. Oplysninger om socialsikringsforhold for de lønmodtagere, der udfører den pågældende tjenesteydelse
9. Oplysninger om dansk hvervgiver i forbindelse med tjenesteydelsen, hvis hvervgiveren ikke er en privatperson.

Med henblik på håndhævelsen af det med lovforslaget fremsatte aflønningskrav, foreslås det, at der oprettes en særskilt anmeldelsesordning for tjenesteydelser på transportområdet.

Med den foreslåede § 8 d, stk. 1, indføres således en særlig anmeldelsespligt for tjenesteydelser på transportområdet, der omfatter cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport, når vejdelen udelukkende foregår i Danmark. Tjenesteydelser i form af international transport vil ikke være omfattet af anmeldelsespligten. Anmeldelsespligten påhviler den udenlandske virksomheder og vil skulle ske i en it-løsning hos Erhvervsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret.

Registret har til formål at give de danske myndigheder mulighed for at sikre håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Idet aflønningskravet alene påhviler arbejdsgiveren for den chauffør, der udfører den pågældende transport, omfatter anmeldelsespligten alene virksomheder med ansatte, hvorimod selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte ikke vil være omfattet af anmeldelsespligten.

Anmeldelse skal senest foretages samtidig med, at kørslen påbegyndes. Dette svarer til, hvad der gælder for anmeldelse til RUT, og formålet hermed er at sikre, at oplysninger om en konkret

transport er tilgængelige for de danske myndigheder senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, således at oplysningerne bl.a. er tilgængelige, hvis køretøjet standses af politiet.

Manglende overholdelse af anmeldelsespligten sanktioneres med bøde, jf. forslagets § 1, nr. 4.

Med den foreslåede § 8 d, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om muligheden for at ændre heri, samt om adgang til de anmeldte oplysninger.

Det forventes således, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger
2. Oplysninger om transportform
3. Identitet af køretøj (nummerplade)
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel
5. Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel

Der kan i overensstemmelse med EU-retten fastsættes yderligere oplysningskrav, i det omfang disse er nødvendige og proportionale i forhold til det formål, der varetages.

Med den foreslåede § 8 d, stk. 3, får Erhvervsstyrelsen bemyndigelse til at fastsætte regler om hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system. Der forventes således at blive fastsat regler om, at den udenlandske virksomhed, der foretager anmeldelsen har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed samt oplysninger om chaufføren, der udfører den pågældende kørsel. Ændringen skal registreres senest den førstkomende hverdag efter den er indtruffet. Øvrige oplysninger vil ikke kunne ændres, men virksomheden vil få mulighed for at tilføje kommentarer til oplysningerne i systemet.

#### § 8 e

Det følger af den danske aftalemodel, at reguleringen af løn- og arbejdsvilkår i Danmark er overladt til arbejdsmarkedets parter i form af eventuel overenskomstindgåelse. Overenskomsterne gælder kun for de parter, som har indgået dem, eller som har tiltrådt dem. Arbejdsmarkedets parter varetager i forlængelse heraf en håndhævelsesopgave i relation til løn- og arbejdsvilkår, herunder også i forhold til udenlandske virksomheder, der udstationerer ansatte i forbindelse med levering af en tjenesteydelse i Danmark. Der er således i dag ingen myndighedskontrol af regler om løn i Danmark.

Efter gældende regler er det Arbejdstilsynet, som har til opgave at kontrollere, at udenlandske virksomheder har foretaget anmeldelse i RUT. Arbejdstilsynet kan udstede et administrativt bødeforelæg, jf. udstationeringslovens § 10 a, stk. 1, nr. 1, ved manglende anmeldelse, ved anmeldelse af urigtige eller mangelfulde oplysninger eller ved anmeldelse, der ikke foretages rettidigt. I de situationer, hvor virksomheden ikke erkender at have overtrådt reglerne, overdrages sagen til politiet.

Arbejdstilsynet kan endvidere i medfør af udstationeringslovens § 7 f, påbyde, at en udenlandsk virksomhed straks skal anmelde sig i RUT, hvis det konstateres, at virksomheden ikke har overholdt anmeldelsespligten. Arbejdstilsynet kan, hvis påbuddet ikke efterkommes, pålægge virksomheden daglige tvangsbøder, indtil påbuddet efterkommes.

Med henblik på at sikre overholdelsen af det med lovforslaget foreslående aflønningskrav på vejtransportområdet foreslås det, at der oprettes et nyt kontrolsystem målrettet kontrollen med de vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder i Danmark. Kontrollen vil omfatte overholdelsen af aflønningskravet, herunder den påkrævede dokumentation, samt anmeldelsespligten til den særlige registerløsning for tjenesteydelser i transportbranchen.

Med den foreslåede § 8 e, stk. 1, fastsættes, at tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d varetages af Færdselsstyrelsen.

Kontrollen vil desuden blive understøttet af politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer. Når et køretøj standses i forbindelse med politiets vejsidekontrol, vil politiet således kunne kontrollere, om transportvirksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel. Denne kontrol vil navnlig have til formål at understøtte, at der sættes ind over for virksomheder, der ikke – som krævet – foretager anmeldelse af en konkret kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark.

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, foretages 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.

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 godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, foretager Færdselsstyrelsen ikke kontrol af aflønningskravet, idet kontrollen med overholdelse af overenskomsten henhører under det fagretlige system.

Det foreslås i § 8 e, stk. 2, at enhver udenlandsk virksomhed, der udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark og de pågældende chauffører, efter anmodning skal give Færdselsstyrelsen de oplysninger, der er nødvendige for, at kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d kan varetages.

Bestemmelsen har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen kan føre effektiv kontrol med, om det i lovgivningen fastsatte krav til aflønning af chaufføren overholdes. Forpligtelsen betyder, at både chaufføren og virksomheden efter anmodning fra Færdselsstyrelsen har pligt til at fremlægge relevant dokumentation og øvrige oplysninger, der måtte være relevant for kontrollen.

Det vil navnlig være relevant at anmode om dokumentation i form af arbejdskontrakt, lønsedler og arbejdstidsregistreringer. Det kan desuden være relevant at anmode om fx dokumentation for gennemførte lønudbetalinger til chaufføren (fx bankoverførsler), eventuelle oplysninger om

lønrammer, samlede ruteplaner for udført transport og eventuelle aftaler om gennemsnitlig beregning af arbejdstid.

Det foreslås i § 8 e, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger om den udenlandske virksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d. Dette kan fx ske med bistand fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA) eller via bilaterale samarbejdsaftaler med andre landes myndigheder.

Det foreslås i § 8 e, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal medbringes under kørslen i Danmark og forevises på forlangende i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og kontrol med anmeldelsespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende opfyldelse af disse krav om dokumentation.

Det forventes, at der ved bekendtgørelsen vil blive udstedt regler om, at følgende dokumentation for overholdelse af aflønningskravet er umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standses i Danmark:

- Dokumentation for anmeldelse i registret,
- Ansættelseskontrakt,
- Lønsedler for perioder, hvor chaufføren inden for det seneste år har udført kombineret transport, buscabotagekørsel eller cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., i Danmark, hvor metoden for udregning af løn for den kombinerede transport eller cabotagekørsel fremgår, eller anden dokumentation, der viser de samme oplysninger, og
- Arbejdstidsopgørelser for chaufføren for samme perioder som lønsedlerne eller anden dokumentation, der viser de samme oplysninger.

Reglerne vil blive fastsat i overensstemmelse med gældende praksis ved kontrol af cabotagekørsel. Det vil betyde, at dokumentationen skal kunne forevises politiet inden for efter standsningen af køretøjet. Elektronisk fremsendelse af dokumentation til køretøjet inden for ganske kort tid skal accepteres. Fremskaffelse af dokumentationen må dog ikke medføre en væsentlig forsinkelse af politiets kontrol. Det bemærkes, at dokumenterne skal være på engelsk eller dansk.

Reglerne vil dermed indebære, at politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer vil skulle kontrollere anmeldelsespligten efter § 8 d, og at der i køretøjet forefindes den dokumentation, der skal medbringes under kørslen i Danmark i medfør af de regler, der fastsættes efter foreslåede § 8 e, stk. 4.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan lovforslagets § 8 e ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 10, stk. 1.

Om der foreligger en konkret mistanke, må som udgangspunkt bero på, om myndighedens mistanke er så stærk, at der ville være grundlag for inden for strafferetsplejen at rejse en sigtelse eller at tillægge vedkommende en sigtets rettigheder. Der skal således foreligge omstændigheder mv., som på objektivt grundlag og med rimelighed kan tale for vedkommendes mulige skyld.

Hvis der på baggrund af myndighedernes undersøgelser konstateres en konkret og begrundet mistanke om, at virksomheden ikke overholder det lovfastede krav til aflønning, skal sagen overgives til politiet med henblik på efterforskning og eventuel strafforfølgning.

#### *§ 8 f*

Efter retsplejelovens § 997, stk. 3, kan der i domme, hvorved nogen tilpligtes at opfylde en forpligtelse mod det offentlige, som tvangsmiddel fastsættes en fortløbende bøde, der tilfalder statskassen (tvangsbøder).

Idet der foreligger et helt særligt behov for effektiv kontrol og håndhævelse på det pågældende område foreslås det med § 8 f, at der i loven indsættes en bestemmelse om administrative tvangsbøder, dvs. tvangsbøder, som ikke pålægges af domstolene, men af forvaltningen.

Færdselsstyrelsen vil på den baggrund tillægges beføjelse til – ved afgørelse – at pålægge transportvirksomheden en økonomisk sanktion, hvis en bestemt handlepligt ikke opfyldes.

Med det foreslåede *§ 8 f, stk. 1*, fastsættes, at såfremt en virksomhed undlader at fremlægge oplysninger efter § 8 e, stk. 2, efter anmodning herom, kan Færdselsstyrelsen påbyde virksomheden, at dette sker straks. Færdselsstyrelsen tillægges i den forbindelse beføjelser til at pålægge en virksomhed daglige bøder, hvis virksomheden undlader at efterkomme et påbud.

Det forudsættes, at bøderne fastsættes til ikke under 1500 kr. dagligt, hvilket svarer til niveauet på de daglige bøder, som Arbejdstilsynet har hjemmel til at pålægge en virksomhed, der ikke efterkommer et påbud om anmeldelse i RUT efter udstationeringslovens § 7 f, stk. 2.

Det følger af § 11 i lovbekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015 om inddrivelse af gæld til det offentlige, at fordringer opregnet i bilag 1 til loven, kan inddrives ved udpantning. En administrativ tvangsbøde pålagt efter det foreslåede § 7 f, stk. 2, forudsættes at være omfattet af bilagets nr. 15, og der er således udpantningsret for sådanne tvangsbøder.

Efterkommer virksomheden påbuddet, vil pålagte tvangsbøder, der endnu ikke er betalt eller inddrevet, bortfalde.

Det foreslås i *§ 8 f, stk. 2*, at klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter § 8 e, stk. 2 eller pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 ikke kan tillægges opsættende virkning. Det er afgørende, at en virksomhed ikke kan unddrage sig at medvirke til oplysning af sagen ved fx at klage over et påbud om anmeldelse eller ved at indbringe påbuddet eller afgørelsen om tvangsbøder for domstolene. Der findes en tilsvarende regel i udstationeringslovens § 7 f, stk. 4, i forhold til reglerne om anmeldelse i RUT.

#### § 8 g

Med det foreslåede § 8 g fastsættes, at Færdselsstyrelsen, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse kan have adgang til papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form, for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c i denne lov.

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan lovforslagets § 8 g ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter, jf. retssikkerhedslovens § 9, stk. 1.

At der skal være 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 fx ønsker at undersøge forhold, som kun muligvis kan give anledning til mistanke - fx på baggrund af generelle erfaringer med en bestemt virksomhed. En mere almindelig, erfaringsbaseret fornemmelse hos den pågældende myndighed om, at der kan være noget galt, indebærer således ikke, at der foreligger mistanke om et strafbart forhold.

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

Det foreslås i § 8 g, stk. 2, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af den kontrol, der er nævnt i stk. 1. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler herom. Politiets bistand vil kunne være påkrævet, hvor Færdselsstyrelsen – i forbindelse med myndighedens deltagelse i politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer – nægtes adgang til papirer m.v., for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til forslåede § 8 c., og hvor fx formålet med kontrollen forspildes, hvis ikke adgang opnås.

#### Til nr. 4

Efter § 10 a, stk. 1, i udstationeringsloven kan visse overtrædelser af udstationeringsloven straffes med bøde. Det gælder således i situationer, hvor en anmeldelsespligtig tjenesteyder undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 7 a, stk. 1-3, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 1. Tjenesteyderen kan ligeledes straffes med bøde, hvis denne undlader at give dokumentation til hvervgiver i henhold til § 7 d, stk. 1, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 1. På samme måde kan en hvervgiver straffes med bøde, hvis denne undlader at rette henvendelse til Arbejdstilsynet i henhold til § 7 d, stk. 2, jf. § 10 a, stk. 1, nr. 3.

Ifølge lovens § 10 a, stk. 3, betragtes det ved straffens udmåling efter § 10 a, stk. 1 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.

Med den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 4, fastsættes, at en udenlandsk virksomhed kan straffes med bøde, hvis den undlader at betale chaufføren en timeløn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 6, om straffens fastsættelse.

Med den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 5, fastsættes, at den, der overtræder anmeldelsespligten i § 8 d, stk. 1, kan straffes med bøde.

Formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, at udenlandske virksomheder, som udfører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark, 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 registret som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normaltilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i registret sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen, fx 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 registret skal hæves med 100 pct. i normaltilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

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

Det er en betingelse for skærpelse af straffen i gentagelsestilfælde, at den nye straffbare 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. 5

Ændringen er en konsekvens af, at strafudmålingen af forslagets § 10 a, stk. 1, nr. 4, skal foretages efter forslagets § 10 a, stk. 4. Strafudmålingen efter § 10 a, stk. 1-3 og 5, skal foretages efter § 10 a, stk. 3.

Til nr. 6

Det foreslås i § 10 a, stk. 4, at der ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.

Det forudsættes således, at der for en overtrædelse som udgangspunkt udmåles en bøde, der procentvis tager højde for det unddragne beløb, dog ikke mindre end 35.000 kr. i normaltilfælde. Bøden skal ses i lyset af overtrædelsens meget alvorlige karakter, idet manglende overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning vil virke konkurrenceforvridende sammenholdt med, at bøden for at have en præventiv effekt skal tage højde for det beløb, som virksomheden vil have »sparet« ved ikke at udbetale løn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1.

Det foreslås endvidere, at bøden for overtrædelser af det lovfastsatte krav til aflønning som udgangspunkt skal hæves med 100 pct. i normaltilfælde anden gang reglerne overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse.

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

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

Det forudsættes desuden, at hvis overtrædelsen af det lovfastsatte krav til aflønning er af særlig grov karakter, herunder systematisk grov udnyttelse, eller hvis virksomheden har udbetalt en timesats, der er over 100 pct. lavere end det lovfastsatte krav til aflønning, skal bøden fastsættes ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder.

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. 7

Ifølge udstationeringslovens § 10 d, stk. 1, kan beskæftigelsesministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, 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. Ifølge lovens § 10 d, stk. 2 og 3, finder 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 anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 135 af 31. januar 2017, hvorefter Arbejdstilsynet kan udstede administrative bødeforelæg i visse sager om overtrædelse af anmeldelsespligten til RUT, 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 administrativt bødeforelæg, indgiver Arbejdstilsynet i stedet politianmeldelse. Arbejdstilsynet indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtageren ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforelæg.

Idet det foreslåede kapitel 4 a som noget nyt indebærer, at Færdselsstyrelsen skal føre kontrol efter udstationeringsloven foreslås det, at bestemmelsen ændres, sådan at det præciseres, at beskæftigelsesministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om Arbejdstilsynets brug af administrative bødeforelæg vedrører udstationeringslovens kapitel 2 og 3 a og regler udstedt i medfør heraf. Derudover foreslås en særskilt og tilsvarende hjemmel til transportministeren, jf. bemærkningerne nedenfor til den foreslåede § 10 d, stk. 2.

Til nr. 8

Som gennemgået netop ovenfor i bemærkningerne til ændringen af udstationeringslovens § 10 d, stk. 1, kan beskæftigelsesministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet kan udstede administrative bødeforelæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov.

Idet det foreslåede kapitel 4 a som noget nyt indebærer, at Færdselsstyrelsen skal føre kontrol efter udstationeringsloven foreslås en tilsvarende hjemmel til transportministeren, således at transportministeren efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, 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.

Ifølge lovens § 10 d, stk. 2 og 3, finder 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 anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at adgangen til at udstede administrative bødeforlæg vil omfatte overtrædelser af aflønningskravet i § 8 c og anmeldelsespligten i § 8 d.

Til nr. 9

#### *§ 10 e*

Færdselslovens §§ 120 og 120 a indeholder bestemmelser om politiets adgang til at tilbageholde et køretøj i forbindelse med overtrædelser af færdselsloven og en række af de særlige regler, der gælder for tunge køretøjer. Endvidere kan politiet i medfør af godskørselslovens § 16 tilbageholde et køretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør af loven eller EU-regler om godskørsel. Derudover kan politiet i medfør af buskørselslovens § 17 a tilbageholde et køretøj, med hvilket der udføres buskørsel i strid med loven, bestemmelser fastsat i medfør heraf eller EU-regler om buskørsel med køretøjer.

Udstationeringsloven indeholder derimod ikke regler om tilbageholdelse af et køretøj. På den baggrund foreslås en adgang for politiet til at tilbageholde et køretøj til sikkerhed for betaling af bøder mv. for overtrædelser, der konstateres i forbindelse med standsningen, således at der er tilstrækkelige håndhævelsesmuligheder til at sikre, at reglerne om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes.

Det bemærkes i den forbindelse, at lovforslaget bl.a. indeholder bestemmelser om aflønningskrav, jf. lovforslagets § 8 c, en ny anmeldelsesordning for udenlandske virksomheder, jf. lovforslagets § 8 d, og dokumentationskrav, jf. reglerne fastsat i medfør af lovforslagets § 8 e, stk. 4.

Den foreslåede *§ 10 e, stk. 1*, fastsætter således, at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af de foreslåede nye bestemmelser.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at politiet kan tilbageholde et køretøj, hvis politiet eller Færdselsstyrelsen konstaterer, at virksomheden ikke aflønner chaufføren i overensstemmelse med den foreslåede § 8 c, der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 8 d, eller dokumentationskravet efter reglerne fastsat i medfør af lovforslagets § 8 e, stk. 4, ikke er overholdt.

Den foreslåede *§ 10 e, stk. 2*, fastsætter, at 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.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet således – også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget) – tilbageholde et motorkøretøj, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på bøde, fremtidige sagsomkostninger eller konfiskation.

Det foreslås, at der – i lighed med færdselslovens og godskørselslovens regler om tilbageholdelse af motorkøretøjer – kan søges fyldestgørelse i et køretøj, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to

måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af fx bøder eller sagsomkostninger, eller der er stillet sikkerhed herfor.

Tilbageholdelse kan ske, selv om køretøjet ikke tilhører den, der er ansvarlig for overtrædelsen, men fx en udlejer, et leasingselskab el.lign.

Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, var uberettiget i besiddelse af dette.

Hvis der i forbindelse med politiets kontrol af et køretøj foreligger oplysninger for politiet om, at virksomheden har forskyldte bøder for tidligere overtrædelser af reglerne, vil politiet – hvis betingelserne ellers er opfyldt – kunne foretage en foreløbig beslaglæggelse af køretøjet i medfør af retsplejelovens § 1002, stk. 1, jf. § 806, stk. 4, til sikkerhed for det offentliges bødekraav.

Den foreslåede § 10 e, stk. 3, fastsætter, at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse. Der henvises til retsplejelovens (lovbekendtgørelse nr. 938 af 10. september 2019) kapitel 74. Det betyder bl.a., at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse med hensyn til iværksættelsen af tilbageholdelsen. Ejeren eller den varige brugere af køretøjet skal derfor underrettes om køretøjets tilbageholdelse og vejledes om muligheden for inden 24 timer fra tilbageholdelsens start at få indbragt sagen for retten, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4, jf. § 807, stk. 1.

#### *Til § 5*

Det foreslås i § 5, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2021. Hvilket betyder, at tilladelser fra den dato kun gives, hvis ansøger lever op til løn- og arbejdsvilkårene omtalt i loven.

I stk. 2 foreslås det, at det nye krav i forhold til løn- og arbejdsvilkår først finder anvendelse for eksisterende tilladelser 6 måneder efter lovens ikrafttræden. Overgangsordningen skal være med til at give modtagere af eksisterende tilladelser tid til at omstilles sig til, at de skal leve op til nogle nye minimumkrav.

Med stk. 3 foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse, som nævnt i stk. 2, kan tillade, at kravene efter denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter 1. pkt.

Det følger bl.a. af grundlovens § 73, stk. 1, at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Det vurderes, at den foreslåede ordning med nye krav til løn- og arbejdsvilkår for eksisterende tilladelser ikke i almindelighed vil være at betragte som et ekspropriativt indgreb over for tilladelsesindehaverne. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at enkelte tilladelsesindehavere – på trods af den foreslåede overgangsordning i den foreslåede stk. 2 – vil kunne blive ramt så atypisk hårdt, at der vil kunne være tale om et ekspropriativt indgreb. Det foreliggende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation, og det foreslås på den baggrund, at der i stk. 3 skabes

hjemmel til, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning kan dispensere fra det anvendelsestidspunkt, der følger af stk. 2. Dispensationsadgangen vil i givet fald skulle udnyttes til at give en eksisterende tilladelsesindehaver tilladelse til at opfylde de nye krav til løn- og arbejdsvilkår på et senere tidspunkt med henblik på at undgå, at den pågældende tilladelsesindehaver vil blive ramt så atypisk hårdt, at der vil være tale om et ekspropriativt indgreb over for den pågældende.

Det forudsættes, at dispensationsadgangen kun vil blive anvendt i de helt særlige tilfælde, hvor en indehaver af en eksisterende tilladelse måtte blive ramt så atypisk hårdt, at opfyldelse af det foreslåede krav til løn- og arbejdsvilkår på det tidspunkt, der følger af den foreslåede stk. 2, ville få karakter af et ekspropriativt indgreb.

## Paralleltekster

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<b>§ 1</b>
	I lov om godskørsel, jf. lovekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 45 i lov nr. 1538 af 19. december 2017 og § 1 i lov nr. 735 af 8. juni 2018, foretages følgende ændringer:
<p><b>§ 6. ----</b></p> <p>Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.</p> <p>Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.</p> <p>Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.</p> <p>Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1 eller 2.</p>	<p><b>1.</b> § 6, stk. 3-4 ophæves, og i stedet indsættes:</p> <p>»Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 1, skal enten 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 godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.</p> <p>Stk. 4. Indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.</p> <p>Stk. 5. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.</p> <p>Stk. 6. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren 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.</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
	<p>Stk. 7. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«.</p> <p>Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 8 og 9.</p>
<p><b>§ 6 a. ---</b></p> <p><i>Stk. 5.</i> En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til stk. 3, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Den i stk. 5 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 5.</p>	<p><b>2.</b> § 6 a, stk. 5 og 6, affattes således:</p> <p>»Stk. 5. 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 med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.</p> <p>Stk. 6. Den i stk. 5 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.«.</p>
<p><b>§ 6 b.</b> Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. 2 medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og 2 medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive</p>	<p><b>3.</b> § 6 b affattes således:</p> <p>»§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. De øvrige medlemmer udpeges af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, således, at der er et ligeligt antal medlemmer udpeget af arbejdsgiversiden og af lønmodtagersiden. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.</p> <p>Stk. 2. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.</p> <p>Stk. 3. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager.</p> <p>Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.	om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.«.
<p><b>§ 6 c.</b> Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.</p> <p>Stk. 2. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 3.</p> <p>Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, og bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 6 a, stk. 3, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«</p>	<p><b>4.</b> § 6 c affattes således:</p> <p>»§ 6 c. Transportministeren kan høre overenskomstparterne til vurdering af, om en ansøger eller indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1. Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 6, stk. 3, nr. 1. Sager herom anlægges ved Arbejdsretten.</p> <p>Stk. 3. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.</p> <p>Stk. 4. I sager efter stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«.</p>
<p><b>§ 7.</b> Vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.</p> <p>Stk. 2. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.</p> <p>Stk. 3. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.</p> <p>Stk. 4. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med</p>	<p><b>5.</b> § 7 affattes således:</p> <p>»§ 7. Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.</p> <p>Stk. 2. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.</p> <p>Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer m.v.«.</p>

<b><i>Gældende formulering</i></b>	<b><i>Lovforslaget</i></b>
anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.	
	<b>§ 2</b>
	I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017 og § 44 i lov nr. 1538 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:
<p><b>§ 9. ---</b></p> <p><i>Stk. 3.</i> En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.</p>	<p><b>1.</b> § 9, stk. 3 og 4, affattes således:</p> <p>»Stk. 3. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.</p> <p>Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.«.</p>
<p><b>§ 18. ---</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Tilladelsen skal udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt</p>	<p><b>2.</b> § 18, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:</p> <p>»Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, skal enten 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 buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse,</p>

<b>Gældende formulering</b>	<b>Lovforslaget</b>
<p>eller delvis overgå til andre.</p> <p>Stk. 5. Offentlige myndigheder skal efter anmodning give Trafikstyrelsen enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold.</p>	<p>og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.</p> <p>Stk. 3. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra Eindkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af sit tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.</p> <p>Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.«.</p> <p>Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.</p>
<p><b>§ 18 a. ---</b></p> <p>Stk. 3. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 3, og bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«</p>	<p><b>3.</b> § 18 a, stk. 3, affattes således:</p> <p>»Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«.</p>
	<b>§ 3</b>
	<p>I lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 som ændret ved lov nr. 60 af 30. januar 2018, foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ 9.</b> For Arbejdsretten indbringes sager om ---</p> <p>8) vægring omfattet af § 32,</p> <p>9) hvorvidt de i § 3, stk. 5, i lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. anførte betingelser er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7, og</p>	<p><b>1.</b> I § 9, stk. 1, nr. 9 ændres »jf. lovens § 3, stk. 7, og« til: »jf. lovens § 3, stk. 7.«.</p> <p><b>2.</b> I § 9, stk. 1, nr. 10 ændres »jf. lovens § 3, stk. 7.« til: »jf. lovens § 3, stk. 7, og«.</p> <p><b>3.</b> I § 9, stk. 1, indsættes som nr. 11:</p> <p>»11) hvorvidt en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i</p>

<b><i>Gældende formulering</i></b>	<b><i>Lovforslaget</i></b>
10) hvorvidt de anførte betingelser i ferielovens § 3, stk. 3-5, er opfyldt, jf. lovens § 3, stk. 7	<p>Danmark og er gældende på hele det danske område, jf. § 6, stk. 3, nr. 1 og 2, i lov om godskørsel og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel.«</p> <p><b>4.</b> I § 9 indsættes som <i>stk. 8</i>:</p> <p>»<i>Stk. 8.</i> Sager efter stk. 1, nr. 11, kan indbringes for Arbejdsretten af en virksomhed eller af en lønmodtager- eller arbejdsgiverorganisation, der har en konkret og aktuel interesse i den pågældende sag, jf. dog § 13, stk. 1.«</p>
	<b>§ 4</b>
	I lov om udstationering af lønmodtagere m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1144 af 14. september 2018, foretages følgende ændringer:
	<p><b>1.</b> I § 1 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 5. Kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark.«</p> <p>Stk. 5 bliver herefter stk. 6.</p> <p><b>2.</b> I § 7 b indsættes som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 2. Levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1-3. Ved cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport finder reglerne i kapitel 4 a anvendelse.«</p> <p>Stk. 2 bliver herefter stk. 3</p>
	<p><b>3.</b> Efter kapitel 4 indsættes:</p> <p>»Kapitel 4 a</p> <p>Vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
	<p>§ 8 c. En udenlandsk virksomhed, der udfører cabotagekørsel med gods, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, og som er arbejdsgiver for den chauffør, som foretager kørslen, skal for udførelsen af dette arbejde betale chaufføren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat i medfør af stk. 2.</p> <p>Stk. 2. Transportministeren fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som chaufføren 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 godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.</p> <p>§ 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.</p> <p>Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om muligheden for at ændre heri, samt om adgang til de anmeldte oplysninger.</p> <p>Stk. 3. Erhvervsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af oplysninger efter stk. 1 skal ske i styrelsens it-system og brugen af dette system.</p> <p>§ 8 e. Tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d varetages af Færdselsstyrelsen.</p> <p>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.</p> <p>Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan indhente oplysninger</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
	<p>om den udenlandske transportvirksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d.</p> <p>Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal medbringes under kørslen i Danmark og forevises på forlangende i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og kontrol med anmeldelsespligten efter § 8 d, samt om bødestraf for manglende opfyldelse af disse krav om dokumentation.</p> <p>§ 8 f. Efterkommer en 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.</p> <p>Stk. 2. Klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter § 8 e, stk. 2, eller og pålæg af daglige tvangsbøder efter stk. 1 kan ikke tillægges opsættende virkning.</p> <p>§ 8 g. Færdselsstyrelsen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form, for at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til § 8 c i denne lov.</p> <p>Stk. 2. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler herom.</p>
<p><b>§ 10 a.</b> Med bøde straffes den, der på følgende måder overtræder lovens bestemmelser:</p> <p>----</p> <p>Stk. 2. Overtrædelser efter stk. 1, nr. 2 og 3, straffes dog ikke, såfremt der er sket korrekt anmeldelse efter § 7 a.</p> <p>Stk. 3. Ved straffens udmåling efter stk. 1 betragtes det som en skærpende omstændighed, hvis</p>	<p><b>4.</b> Efter § 10 a, stk. 1, nr. 3, indsættes:</p> <p>»4) Undlader at betale chaufføren en timeløn i henhold til § 8 c, stk. 1.</p> <p>5) Undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.«</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
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.	
<p><b>§ 10 a.</b> Med bøde straffes den, der på følgende måder overtræder lovens bestemmelser:</p> <p>---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ved straffens udmåling efter 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.</p>	<p><b>5.</b> I § 10 a, stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 1, nr. 1-3 og 5«.</p>
	<p><b>6.</b> I § 10 a indsættes som stk. 4:</p> <p>»Ved straffens fastsættelse efter stk. 1, nr. 4, kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelsens karakter i øvrigt.«</p>
<p><b>§ 10 d.</b> Beskæftigelsesministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> -----</p>	<p><b>7.</b> I § 10 d, stk. 1, ændres »denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov« til: »denne lovs kapitel 2 og kapitel 3 a og regler udstedt i medfør heraf«</p>
	<p><b>8.</b> I § 10 d indsættes som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lovs kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen,</p>

<i><b>Gældende formulering</b></i>	<i><b>Lovforslaget</b></i>
	<p>erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.«</p> <p>Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p>
	<p><b>9.</b> Efter § 10 d indsættes:</p> <p>»§ 10 e. I tilfælde af overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4, kan politiet tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelsen. 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.</p> <p>Stk. 3. Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse.«</p>