

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

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

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

## **§ 1**

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

**4.** § 3, stk. 1, affattes således:

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

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

**5.** § 3, stk. 2, affattes således:

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

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

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

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

**8.** I § 3 indsættes som *stk. 7*:

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

**9.** § 4 affattes således:

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

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktion eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel, jf. § 3, stk. 6 og 7.

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

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

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

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

**11.** § 5, *stk. 2 og 3*, affattes således:

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

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

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

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

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

**15.** I § 6 a, *stk. 1*, ændres »eller 2« til: », 2 eller 3«.

**16.** I § 6 a, *stk. 3*, indsættes efter »stk. 1«: »eller 3«.

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

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

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

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

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og hvordan anmeldelsen af oplysningerne skal ske i Færdselsstyrelsens it-system og brugen af dette system.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

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

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

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

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

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

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan anmode en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, om oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

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

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

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

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

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

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

»j) adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,

k) betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,

n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

o) handelsret,

p) erhvervsansvar eller

q) konkurslovgivning eller«.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**35.** Efter § 13 indsættes:

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

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

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

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

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

**38.** I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1-3« til: »§ 1, stk. 1-4«, og efter »§ 6 a, stk. 1,« indsættes: »§ 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1,«.

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

**40.** I § 17 indsættes som stk. 6:

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

**41.** Efter § 17 b indsættes:

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

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

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

## § 2

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4. I § 12, *stk. 4, nr. 1, litra b*, ændres »litra a-h« til: »litra a-p«.

### 5. I § 12 indsættes som *stk. 5*:

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

### 6. § 13 affattes således:

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

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

2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,

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

4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

5) udviser god vandel, jf. § 12, stk. 4 og 5.«

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

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

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

j) betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

k) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,

l) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,

m) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

n) handelsret,

o) erhvervsansvar eller

p) konkurslovgivning eller«

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

10. Efter § 14 b indsættes:

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

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

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

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

12. § 18, stk. 1, nr. 3, affattes således:

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

13. Efter kapitel 4 c indsættes:

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

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

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og hvordan anmeldelsen af oplysningerne skal ske i Færdselsstyrelsens it-system og brugen af dette system.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af i udstationeringsperioden.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

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

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

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

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

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan anmode en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- og EØS-land, om oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

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

**14.** § 22, *stk. 1, nr. 1*, affattes således:

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

**15.** I § 22 indsættes som *stk. 6*:

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

**16.** Efter § 22 b indsættes:

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

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

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

### § 3

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

**1.** § 1, stk. 5, ophæves.

Stk. 6 bliver herefter stk. 5.

**2.** § 7 b, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

**3.** Kapitel 4a ophæves.

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

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

**6.** § 10 a, stk. 4, ophæves.

**7. § 10 d, stk. 2, ophæves.**

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

**8. § 10 e ophæves.**

#### **§ 4**

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

[afklaring af ændring vedr. kontrol med arbejdstid udestår]

#### **§ 5**

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

*Stk. 2.* § 1, nr. 4-9, 11, 14, 22-24, 26, 30-34, 39 og § 2, nr. 3-9 og 11, træder i kraft den 21. februar 2022.

*Stk. 3.* § 1, nr. 2, 3, 10, 12, 13, 15-17, 19-21-, 25, 27-29, 36 og 37, træder i kraft den 21. maj 2022.

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

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. *[Lov om arbejdstid]*
  - 2.2. *Udstationering af førere inden for vejtransportsektoren*
    - 2.2.1. *Gældende ret*
    - 2.2.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. *Krav om tilladelse ved international godskørsel i varebiler*
    - 2.3.1. *Gældende ret*
    - 2.3.2. *Vejpakken*
    - 2.3.3. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.4. *Vandelsvurderingen*
    - 2.4.1. *Gældende ret*
    - 2.4.2. *Vejpakken*
    - 2.4.3. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.5. *Kontrolbesøg og tilsyn*
    - 2.5.1. *Gældende ret*
    - 2.5.2. *Vejpakken*
    - 2.5.3. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Klimamæssige konsekvenser*
7. *Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
10. *Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

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

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

Lovforslaget indfører for det første særlige sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Lovforslaget indeholder på den baggrund en ophævelse af reglerne i lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (udstationeringsloven), der overflyttes i en tilpasset og lempeligere version til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven, således at de krav, der stilles til udstationerede førere ikke går videre end hvad der følger af EU-reguleringen.

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

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

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

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

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. [Lov om arbejdstid]*

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

#### *2.2.1. Gældende ret*

Udstationeringsloven regulerer vilkårene for udstationerede lønmodtagere og er en implementering af direktiv 97/71/EF (udstationeringsdirektivet).

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

Det følger af udstationeringslovens § 8 c, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere på transportområdet, som minimum skal betale deres førere en timesats, som er fastsat af transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter. Minimumstimesatsen reguleres årligt, jf. § 3, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 250 af den 23. februar 2021. Herved sikres fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandsk virksomheder, der udfører rent national kørsel i Danmark.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ændringsdirektiv 2020/1057 fastsætter særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af førere inden for vejtransportsektoren. Medlemsstaterne må kun indføre de administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere, som følger af ændringsdirektivets artikel 1. Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra a), at udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI). Desuden følger det af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke oplysninger udstationeringserklæringen kan indeholde.

Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra b), hvilke dokumentationskrav medlemsstaterne kan stille til den udenlandske virksomhed under udstationeringen og artikel 1, stk. 11, litra c), fastsætter de dokumentationskrav, som medlemsstaterne kan stille efter udstationeringens ophør. Med ændringsdirektivet fastsættes der desuden regler om det gensidige myndighedsarbejde.

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

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

De gældende regler i udstationeringsloven om udstationering af førere vurderes ikke at være i overensstemmelse med ændringsdirektivet, hvorfor reglerne ikke kan videreføres i deres helhed. Der kan ikke opretholdes et krav om, at virksomheden skal registrere kørslen i Register for udenlandsk transportkørsel (UTIK). Kravene til, hvilke oplysninger der skal indberettes til Erhvervsstyrelsen og dokumentationen som virksomheden skal vise under udstationeringen, jf. §§ 3 og 4 i bekendtgørelse nr. 250 af 23. februar 2021 går på nogle punkter videre, hvad der kan kræves oplyst i henhold til direktivet. Der er derfor som konsekvens af ændringsdirektivet behov for at, betingelserne for, hvilke oplysninger de udenlandske virksomheder forpligtes til at oplyse, ændres. Desuden skal der i den nationale regulering sondres mellem de administrative krav der stilles ved udstationeringens begyndelse, under udstationeringen og efter udstationeringen er ophørt.

Transportministeriet foreslår, at de administrative krav der stilles til udstationering af førere ændres således, at reglerne er i overensstemmelse med ændringsdirektivet. Med den foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 6 d, stk. 1 og buskørselslovens § 21, stk. 1, indføres der således en pligt for udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark, til at anmelde deres kørsel ved at indsende en udstationeringserklæring via IMI senest samtidig med, at kørslen påbegyndes. Anmeldelsespligten påhviler udenlandske virksomheder, og det vil være Færdselsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registeret.

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

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

godskørselslovens § 6 e og buskørselslovens § 21 a, at aflønningskravet videreføres, som det fremgår af udstationeringsloven i dag.

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

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

Det foreslås i godskørselslovens § 14, stk. 2 og buskørselslovens § 14 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen får adgang til køretøjet uden retskendelse. Denne adgang er et tvangsindgreb foretaget af en administrativ myndighed, som retssikkerhedsloven i sin helhed finder anvendelse på.

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

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

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

Det foreslås, at den udenlandske virksomheds manglende overholdelse af aflønningskrav, anmeldelseskrav og dokumentationskrav sanktioneres med bøde. Ved udmålingen af bøden kan der

lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse samt overtrædelses karakter i øvrigt.

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

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

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

#### *2.3.1. Gældende ret*

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

#### *2.3.2. Vejpakken*

Ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 indebærer bl.a., at forordning nr. 1071/2009 og nr. 1072/2009 fra den 21. maj 2022 tilsvarende vil finde anvendelse for virksomheder, som udøver godskørselserhvervet i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg, og som udfører international godskørsel.

Fra den 21. maj 2022 vil virksomheder således skulle have en fællesskabstilladelse for at kunne udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg. For at få udstedt en tilladelse hertil vil virksomhederne som udgangspunkt skulle opfylde de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i et køretøj, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

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

Reglerne for godskørsel for fremmed regning i et køretøj, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, følger dels af godskørselsloven og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf og forordning (EF) nr. 1071/2009 og nr. 1072/2009.

I overensstemmelse med ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 foreslås ved lovforslaget, at godskørselslovens regler vedrørende køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, tilsvarende skal finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg, fra den 21. maj 2022.

Godskørselsloven vil således tilsvarende gælde for dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg, der udfører international godskørsel for fremmed regning. Vægtgrænsen vil medføre, at køretøjer med en samlet tilladt totalvægt på op til 2.500 kg ikke er omfattet af krav om tilladelse, når der udføres international godskørsel for fremmed regning.

Kravene, der skal opfyldes for, at der kan udstedes en tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler, følger dels af godskørselsloven, bekendtgørelser udstedt i medfør heraf og forordning (EF) nr. 1071/2009 og nr. 1072/2009.

Det bemærkes, at denne tilladelsesordning alene vil gælde for international godskørsel i varebiler og således ikke for national godskørsel i varebiler. Særlige nationale regler for national godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg følger tilsvarende af godskørselsloven.

## *2.4. Vandelsvurderingen*

### *2.4.1. Gældende ret*

Forordning (EF) nr. 1071/2009 indeholder de krav, som virksomheder skal opfylde for at udøve vejtransporterhvervet. Forordningen har fundet anvendelse i Danmark siden den 4. december 2011. En del af kravene til udøvelse af vejtransporterhvervet er fastsat direkte i forordningen, men forordningen indeholder også områder, hvor medlemsstaterne skal fastsætte de nærmere regler. Det fremgår således af forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal udvise god vandel, og af artikel 6, at medlemsstaterne fastsætter de betingelser, som en virksomhed og en transportleder skal opfylde for at opfylde vandelskravet. Artiklen opstiller minimumskrav til de betingelser, som skal indgå i medlemsstaternes bestemmelser om vandelskravet. Medlemsstaternes betingelser for opfyldelse af vandelskravet skal herefter mindst omfatte krav om dels, at der er tungtvejende grunde til at nære tvivl om transportlederens eller virksomhedens vandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, dels at transportlederen eller transportvirksomheden ikke er blevet idømt en straf eller pålagt en sanktion i en eller flere medlemsstater for alvorlige overtrædelser af de fællesskabsretlige regler inden for en række angivne områder.

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

Endelig fremgår det af artikel 3, stk. 2, at medlemsstaterne kan stille yderligere krav som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet end dem, der fremgår af artikel 3, stk. 1, og at disse krav skal være rimelige og ikke må medføre forskelsbehandling.

I dansk ret er de supplerende betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, som forordningen stiller krav om, bl.a. fastsat i godskørselslovens §§ 3 og 4, der indeholder en række krav, som virksomheder skal opfylde for at få en tilladelse til henholdsvis godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) og national godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler). På tilsvarende vis indeholder buskørselslovens §§ 12 og 13 en række krav, som virksomheder skal opfylde for at få en tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel.

Et af de krav, som stilles til såvel virksomheden som dennes transportleder i både godskørselsloven og buskørselsloven er det såkaldte krav om god skik. Det fremgår således af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, § 4, stk. 1, nr. 5, samt buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13, nr. 5, at såvel virksomheden som dennes transportleder skal kunne sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I forhold til transportlederen skal bestemmelsen ses i sammenhæng med henholdsvis godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, og buskørselslovens § 13, nr. 5, hvorefter den pågældende ikke må være dømt for

strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

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

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

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

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

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

Derudover stilles der i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, krav om, at en ansøger af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) skal følge de regler om løn og arbejdsvilkår for chauffører, som er nævnt i de pågældende bestemmelser. For indehavere af tilladelser til national godskørsel i varebiler stilles der i godskørselslovens § 6, stk. 4 krav om, at indehaveren skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

#### *2.4.2. Vejpakken*

Ved ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009 således, at den administrerende direktørs adfærd tilsvarende skal indgå i vurderingen af vandelskravets opfyldelse.

Derudover tilføjes nye regler til de minimumsbetingelser, der skal indgå i medlemsstaternes bestemmelser om vandelskravet, herunder nationale regler om skatteret, samt fællesskabsretlige regler om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser samt cabotagekørsel.

Endelig ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket indebærer, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere nationale krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve transporterhvervet, end de krav, som følger af forordningens artikel 3, stk. 1.

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

Det er Transportministeriets opfattelse, at den vurdering af en virksomheds eller transportleders vandel, der i dag foretages i medfør af gods- og buskørselslovens bestemmelser, er i overensstemmelse med de rammer, som medlemsstaterne gives i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Dette uanset, at vurderingen efter ordlyden i gods- og buskørselsloven bl.a. fremstår som en god skik-vurdering. Ministeriet vurderer således ikke, at der ved henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, § 3, stk. 6, og § 4, stk. 1, nr. 4 og 5, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, § 12, stk. 4, og § 13, nr. 4 og 5, er tale om nationale særkrav, som på baggrund af ændringsforordningens ophævelse af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, ikke kan opretholdes. Disse vurderinger, som foretages efter disse bestemmelser i forbindelse med udstedelse og fornyelse af tilladelser, udgør således selve vandelsvurderingen. Det samme gør sig gældende i forhold til kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2.

For at tydeliggøre, at vurderingerne i gods- og buskørselsloven gennemføres inden for de rammer, som følger af forordningens artikel 6, foreslås en ændring af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og § 4, stk. 1, nr. 4 og 5, og buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, og § 13, nr. 4 og 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 9, og § 2, nr. 3 og 6. De foreslåede ændringer vil indebære, at virksomheden og dens transportleder skal udvise god vandel. De elementer, som indgår i vandelsvurderingen fremgår af godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4. Der vil på ansøgningstidspunktet, som en del af vandelsvurderingen, blive anmodet om dokumentation for, at virksomheder, der ansøger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning med lastbiler, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, og ansøgere om tilladelser til erhvervsmæssig bustransport, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, blive anmodet om dokumentation for overholdelse af krav om løn- og arbejdsvilkår. Der er ikke med det foreslåede tiltænkt en materiel ændring, men alene en videreførelse af gældende ret.

Kravet til transportlederen i henholdsvis godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, og buskørselslovens § 13, nr. 4, foreslås opretholdt ved lovforslagets § 1, nr. 9, og § 2, nr. 6, således, at det fortsat fremgår, at bestemmelserne skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser. Dette vil bl.a. indebære, at afslag på udstedelse eller fornyelse af en tilladelse på baggrund heraf efter begæring fra ansøgeren skal indbringes for retten af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3.

Som følge af, at der ved ændringsforordningen tilføjes nye regler i minimumskravene til de betingelser, der skal indgå i medlemsstaternes bestemmelser om vandelskravet, foreslås disse tilsvarende indsat i henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 6, og buskørselslovens § 12, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, og § 2, nr. 4.

## *2.5. Kontrolbesøg og tilsyn*

### *2.5.1. Gældende ret*

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

### *2.5.2. Vejpakken*

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

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

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

For at der kan foretages kontrolbesøg i en virksomheds lokaler som led i tilsynet med, at virksomheden fortsat opfylder kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, kræves hjemmel hertil.

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

På baggrund heraf foreslås det ved lovforslagets § 1, nr. 35, og § 2, nr. 10, indsat hjemmel til, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med godskørselslovens § 3, stk. 1, og buskørselslovens § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kontrollen foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

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

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

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

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

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

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

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

Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 2,7 mio. kr. i 2021, 24,7 mio. kr. i 2022, 21,3 mio. kr. i 2023, 20,8 mio. kr. i 2024 og 2025 og 21,2 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningen udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 19,9 mio. kr. i 2022, 16,5 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 16,9 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal blandt andet anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger, samt tilsynet som følge af ændringerne i reglerne for køre-hviletid og arbejdstidsbestemmelserne.

De resterende midler anvendes til udvikling af IT-systemer, hvor der både skal udvikles nye IT-systemer, samt opdateres eksisterende systemer på baggrund af de foreslåede ændringer. Færdselsstyrelsens fagsystem til køre-hviletidskontrol opfylder ikke længere kravene og skal derfor udskiftes. I den forbindelse er der behov for at Vejpakkens ændrede regler integreres i det nye system, hvilket forventes at udgøre en omkostning på 1,5 mio. kr. Herudover er der systemer som skal udvikles som direkte konsekvens af Vejpakken, herunder Nationale elektroniske register, justeringer i det eksisterende risikoklassificeringssystem, samt en offentlig brugerflade, der er forbundet til IMI.

#### *IT-systemer:*

Der skal tilføres ressourcer til tre IT-systemer, henholdsvis et system til det nationale elektroniske register inklusive ERRU-funktionerne, justeringer i det eksisterende risikoklassificeringssystem, samt en offentlig brugerflade, der er forbundet til IMI. Der vil både være knyttet etableringsudgifter og årlige driftsomkostninger hertil.

Det vurderes hensigtsmæssigt at udvikle et nationalt elektronisk system, som blandt andet kan anvendes til risikoklassificeringssystemet og til at udveksle oplysninger med de øvrige EU-/EØS-lande gennem ERRU-funktionerne.

Systemet skal endvidere kunne trække oplysninger direkte fra Motorstyrelsens database ”DMR”, idet Vejpakken medfører, at EU-landene skal kunne levere oplysninger om registreringsnumre på køretøjer der anvendes til godskørsel for fremmed regning og til erhvervsmæssig personbefordring.

Systemet skal kunne behandle oplysninger fra politiets administrative center (PAC), som på baggrund af en høringsanmodning fra styrelsen udlevere kriminalregisterudskrifter og straffeattester samt oplysninger fra politiet i form af politiindberetninger på baggrund af kontroller ved et vejsidesyn.

Systemet skal kunne håndtere restanceoplysninger fra Skatteforvaltningen, som styrelsen modtager på baggrund af høringsanmodninger.

Systemet skal kunne håndtere oplysninger fra andre medlemsstater fx politiindberetninger, oplysninger om sanktioner i udlandet, udenlandske risikoklassificeringssystemer, oplysninger om virksomheder, tilladelser, registreringsnumre og oplysninger om transportledere som er godkendte i andre medlemsstater.

Data i systemet vil blive indhentet fra Færdselsstyrelsen, andre nationale myndigheder og udenlandske myndigheder.

Endvidere vil systemet blive et effektivt værktøj på vejsidekontrollerne, hvor Færdselsstyrelsens inspektører og kontrolmyndighederne hurtigt vil kunne fremsøge data om køretøjerne, virksomhederne og tilladelse, hvorved kontrollerne vil blive mere effektive og mere målrettede mod virksomheder i en højere risikoklasse, hvilket bør føre til en højere standard i branchen, samt øget trafiksikkerhed for tunge køretøjer.

Det nye system vurderes ikke at medføre øget risici for snyd, idet systemets brugere udelukkende bliver myndigheder og kun indeholder oplysninger fra myndighedsregistre. Endvidere er det kun risikoklassificeringssystemet, der bliver nyt. ERRU-funktionerne og det nationale register skal blot flyttes fra et system til et nyt system, hvor det endvidere skal udvides med de nye funktioner.

Transportministeriet vurderer, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

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

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

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

Hvor stor en andel af de danske varebilsvirksomheder, som udfører godskørsel for fremmed regning i Danmark, tillige udfører international godskørsel inden for EU er uvist. DTL-Danske Vognmænd har oplyst, at data for varebiler ikke er veludbygget. Det er dog DTL-Danske Vognmænds vurdering, at danske virksomheder ikke udfører international godskørsel i varebiler i et væsentligt omfang. Andelen af virksomheder, som alene udfører international godskørsel i varebiler vurderes på nuværende tidspunkt forholdsvist lavt.

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

kan i den forbindelse være relevant at indhente yderligere oplysninger i form af redegørelse fra tredjemand.

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

Lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som indebærer administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. bl.a. § 1 nr. 35, og § 2, nr. 10. De administrative konsekvenser vil blive vurderet i forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelserne.

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

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Det vurderes, at lovforslaget ikke har administrative konsekvenser for borgerne.

#### *6. Klimamæssige konsekvenser*

Det vurderes, at lovforslaget ikke har klimamæssige konsekvenser.

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

Det vurderes, at lovforslaget ikke har miljø- og naturmæssige konsekvenser.

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

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

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

For det andet implementerer lovforslaget Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i godskørselsloven og buskørselsloven for så vidt angår de sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren, som skal være implementeret senest den 2. februar 2022.

Ændringsdirektiv 2020/1057 fastsætter særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger i forbindelse med udstationering af førere inden for vejtransportsektoren. Medlemsstaterne må kun indføre de administrative krav og kontrolforanstaltninger med hensyn til udstationering af førere, som følger af ændringsdirektivets artikel 1. Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra a), at udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret ved hjælp af en flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI). Desuden følger det af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke oplysninger udstationeringserklæringen kan indeholde.

Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra b), hvilke dokumentationskrav medlemsstaterne kan stille til den udenlandske virksomhed under udstationeringen og artikel 1, stk. 11, litra c), fastsætter de dokumentationskrav, som medlemsstaterne kan stille efter udstationeringens ophør. Med ændringsdirektivet fastsættes der desuden regler om det gensidige myndighedsarbejde.

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

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

3F - Fælles Fagligt Forbund, Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, AutoBranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Agroindustri, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dansk Industri, Dansk Industri - Dansk Byggeri, Dansk Industri - Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forhandlingsfællesskabet, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Kommunernes Landsforening, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Mover, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet, Politiforbundet, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMVDanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution, Sø- og Handelsretten, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser, Transportens Arbejdsgivere, Aalborg Universitet - Sektionen for Veje, Trafik og Transport.

#### *10. Sammenfattende skema*

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	<p>Lovforslaget medfører negative økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 2,7 mio. kr. i 2021, 24,7 mio. kr. i 2022, 21,3 mio. kr. i 2023, 20,8 mio. kr. i 2024 og 2025 og 21,2 mio. kr. i 2026. Størstedelen af omkostningen udgøres af lønmidler. Lønmidlerne udgør 19,9 mio. kr. i 2022, 16,5 mio. kr. i 2023, 2024 og 2025, samt 16,9 mio. kr. i 2026. Lønmidlerne skal blandt andet anvendes til at kontrollere de øgede krav i eksisterende tilladelses- og ansøgningsordninger, samt tilsynet som følge af ændringerne i reglerne for køre-hviletid og arbejdstidsbestemmelserne.</p> <p>De resterende midler anvendes til udvikling af IT-systemer, hvor der både skal udvikles nye IT-systemer, samt opdateres eksisterende systemer på baggrund af de foreslåede ændringer.</p>
Implementeringskonsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget har implementeringskonsekvenser for det offentlige i form af udvikling af nye it-systemer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med tilsyn og nyansøgninger både for virksomheder der er omfattet af eksisterende tilladelser og for

		virksomheder som nu omfattes pga. det nye krav om tilladelse til international kørsel med varebiler. Disse konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget foretager de nødvendige præciseringer og justeringer i godskørselsloven og buskørselsloven som følge af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.</p> <p>Lovforslaget implementerer endvidere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i godskørselsloven og buskørselsloven for så vidt angår de sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

#### Til nr. 1

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

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

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

#### Til nr. 2

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

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ændres anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009 således, at den tilsvarende finder anvendelse for virksomheder, der udfører godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg (varebiler), og som udfører internationale transporter, jf. artikel 1, stk. 4, litra a) og aa).

I forordningen indføres pr. 21. maj 2022 krav om tilladelse til at udføre international godskørsel for fremmed regning med varebiler. Virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning i varebiler skal herefter i vidt omfang leve op til de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg (lastbiler).

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

Det foreslåede stykke vil indebære, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg. Ved en varebil forstås et køretøj med en totalvægt på ikke over 3.500 kg, som er indrettet til godsbeholdning, jf. definitionen af varebil i bekendtgørelse nr. 1050 af

17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (024, Varebil, N1). Godskørselsloven vil således tilsvarende gælde for dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.500 kg og højst 3.500 kg, der udfører international godskørsel for fremmed regning. Vægtgrænsen vil konkret medføre, at køretøjer med en samlet tilladt totalvægt på op til 2.500 kg ikke er omfattet af krav om tilladelse, når der udføres international godskørsel for fremmed regning.

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

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

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

Det vil alene være dansk indregistrerede varebiler, der udfører international godskørsel for fremmed regning, der er omfattet af kravet om tilladelse i den foreslåede § 1, stk. 3. National godskørsel for fremmed regning i varebiler vil derimod ikke være omfattet af det nye krav om tilladelse i § 1, stk. 3, men vil i stedet efter omstændighederne kunne være omfattet af den nationale tilladelsesordning i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Hvilke krav, der skal opfyldes for, at der kan udstedes en tilladelse til international godskørsel, følger af godskørselslovens § 3 samt artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Det bemærkes, at kravene til virksomhedens transportleder i godskørselslovens § 4 tilsvarende skal opfyldes.

Kravet om tilladelse til international godskørsel i varebiler vil i overensstemmelse med forordningen træde i kraft den 21. maj 2022, jf. lovforslagets § 5, stk. 3.

Til nr. 3

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 4

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

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

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

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

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

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

Foruden at opfylde kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, skal en virksomhed for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, tilsvarende opfylde kravene i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer), jf. godskørselslovens § 3, stk. 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2 har hidtil været et nationalt særkrav i medfør af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, der ifølge ændringsforordningen ikke kan opretholdes, men fremover kan kravet opretholdes i medfør af den nye artikel 7, stk. 1 a, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

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

Den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 3, stk. 1, vil ikke længere indeholde kravene, som en virksomhed vil skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2. Kravene hertil vil i stedet følge af godskørselslovens § 3, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 5

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

Det følger således af godskørselslovens § 3, stk. 1, at tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der

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

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

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

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

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

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

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

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

For det andet vil det være et krav, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. godskørselslovens § 3, stk. 2, nr. 2. Der er tale om

en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring i forhold til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Baggrunden for ændringen er, at der ikke for så vidt angår national godskørsel bør gælde et strengere krav, end hvad tilfældet er for international godskørsel, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

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

#### Til nr. 6

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 5. Godskørselslovens § 3, stk. 6, vil som følge heraf finde anvendelse i forbindelse med tilladelse til godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede motorkøretøjer med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, og international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

#### Til nr. 7

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

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nye *litra j-q* i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 23. Som følge heraf vil der ved vurderingen efter godskørselslovens § 3, stk. 6, kunne inddrages oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de

seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q.

Til nr. 8

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

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

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

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

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

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

Til nr. 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktion eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel, jf. § 3, stk. 6 og 7.

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

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

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

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

Godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 3 har hidtil været et nationalt særkrav i medfør af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, der ifølge ændringsforordningen ikke kan opretholdes, men fremover kan kravet i § 4, stk. 1, nr. 2 og 3, opretholdes i medfør af den nye artikel 7, stk. 1 a, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

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

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

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

- 1) faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde,

- 2) være bosiddende i et EU-/EØS-land og
- 3) have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Foruden kravet i § 4, stk. 1, jf. ovenfor, skal en transportleder i en virksomhed, der har tilladelse til national godskørsel for fremmed regning i varebiler efter § 1, stk. 2, opfylde kravene i § 4, stk. 3.

Det er således et krav, at den pågældende transportleder faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, er bosiddende i et EU-/EØS-land og har de nødvendige faglige kvalifikationer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 5, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for ansøgning om udstedelse af tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Til nr. 12

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 6, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistreret varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 13

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

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

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

Det foreslåede vil indebære, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 3, tilsvarende skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de kollektive overenskomster for varebiler. Godskørselslovens § 1, stk. 3, vedrører tilladelser til international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

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

#### Til nr. 14

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

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

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

De foreslåede ændringer er konsekvensændringer som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 6, *stk. 9*, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, *stk. 3*.

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

#### Til nr. 15

Det følger af godskørselslovens § 6 a, *stk. 1*, at godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, *stk. 1* eller 2, kun må udføres af 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter *stk. 3* er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 6 a, *stk. 1*, således, at »eller 2« ændres til », 2 eller 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 6 a, *stk. 1*, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, *stk. 3*.

#### Til nr. 16

Det følger af godskørselslovens § 6 a, *stk. 3*, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, *stk. 1*, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 6 a, *stk. 3*, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, *stk. 3*.

Til nr. 17

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 6 a, stk. 7, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 18

#### § 6 d

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

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

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

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

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

Det følger af artikel 1, stk. 11, litra a), hvilke administrative krav medlemsstaterne kan stille til de udenlandske virksomheders anmeldelse af udstationeringen. Udenlandske virksomheder kun kan forpligtes til ved udstationeringens begyndelse at indsende en udstationeringserklæring til de nationale kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret, ved hjælp af en

flersproget standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI).

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

Forslaget indebærer, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere i Danmark, forpligtes til at anmelde udstationering via den offentlige brugerflade der er forbundet Informationssystemet for det indre marked (IMI). Det vil være Færdselsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret. Anmeldelse skal senest foretages samtidig med udstationeringen, hvilket vil være tidspunktet hvor kørslen påbegyndes.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at en fører er udstationeret og omfattet af reglerne herom, hvis føreren udfører vejtransport, som præciseret i ændringsdirektivets artikel 1.

Ved fastlæggelse af, om føreren er udstationeret, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. En sådan forbindelse etableres blandt andet, ved udførelse af cabotagekørsel, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordninger nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009. Herudover anses en fører for udstationeret i forbindelse med udførelse af kombineret transport, såfremt vejdelen af denne udføres udelukkende på en værtsmedlemsstats område eller såfremt kørslen udføres som ikkebilateral international transport. Endvidere anses en fører for udstationeret ved udførelsen af ikkebilateral international transport, der ikke udføres i forbindelse med en kombineret transport.

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

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

Når en transport påbegyndes i en etableringsmedlemsstat og blev der ikke udført nogen supplerende aktivitet på den udgående transport, må føreren foretage to supplerende aktiviteter, i forbindelse med den bilaterale transport på den hjemmegående transport til etableringsmedlemsstaten. Undtagelsen finder dog kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, skal være påmonteret i køretøjer der er registreret i en medlemsstat for første gang. Fra dette tidspunkt finder undtagelserne for supplerende aktiviteter udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer.

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

Med forslaget til § 6 d, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes inden udstationeringen påbegyndes, hvordan anmeldelsen af oplysningerne skal ske i Færdselsstyrelsens it-system og brugen af dette system.

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

- Operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger.
- Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- Førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- Startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den.
- Udstationeringens planlagte start- og slutdato.
- Nummerpladerne på motorkøretøjerne.
- Om de udførte transporttjenester er befordring af gods, international transport eller cabotagekørsel.

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

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

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

- Fragtdokumenter, transportkontrakter eller kontroldokumenter for samme periode som dokumentation for aflønning.

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

Med forslaget til godskørselslovens § 6 d, stk. 3, foreslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af i udstationeringsperioden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra c, at hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI anmode de kompetence myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

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

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

#### § 6 e

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

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

Den foreslåede ændring vil indebære, at aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, videreføres i sin helhed. Som konsekvens af, at reglerne overflyttes til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven vil godskørselsloven dog kun regulere de tilfælde, der omfatter kørsel af gods. Buscabotagekørsel reguleres i buskørselsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 13.

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

Aflønningskravet betyder, at lønmodtageren, der udfører den konkrete kørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt oversiger 3.500 kg, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med den pågældende kørsel, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af den foreslåede § 6 e, stk. 2. Der er ikke tale om et krav, som den enkelte lønmodtager vil kunne støtte ret på, men et offentligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

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

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

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

fastlægge det overenskomstmæssige minimum, som skal udgøre grundlaget for den timesats, der er angivet i bekendtgørelsen.

#### § 6 f

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

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

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

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, vil fortsat blive foretaget som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret. Færdselsstyrelsens kontrol med aflønningskravet vil dog først kunne foretages efter udstationeringens ophør, jf. den foreslåede § 6 d, stk. 4. Der henvises således til bemærkningerne hertil.

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

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

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

#### § 6 g

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

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

Det forslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 1, at Færdselsstyrelsen på forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande kan sende oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysningerne senest 25 arbejdsdage efter anmodningen om gensidig bistand.

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

Det forslås i godskørselslovens § 6 g, stk. 2, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at anmode en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et andet EU- eller EØS-land, om oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

Forslaget vil indebære, at danske virksomheder der udstationerer førere til andre medlemsstater forpligtes til at indsende visse oplysninger, såfremt Færdselsstyrelsen anmoder herom. Herved sikres, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til alle relevante oplysninger, da ikke alle oplysninger, som en kompetent myndighed i et andet land, kan anmode om, vil kunne indhentes fra offentlige registre. Dette vil således kræve bistand fra den danske virksomhed.

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

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

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

#### Til nr. 19

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

#### Til nr. 20

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Der gælder som følge heraf ikke et krav om anmeldelse af firmakørsel til SKAT, jf. godskørselslovens § 11, stk. 1, 1. pkt., hvis brugeren har tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 21

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

række oplyste love, eller 2) har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 12, stk. 1, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 22

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

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

Den foreslåede ændring er en præcisering af, at der i § 12, stk. 1, nr. 1, er tale om en oplystning af love, som en overtrædelse af bestemmelser i, kan begrunde en tilbagekaldelse af en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

#### Til nr. 23

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

Det følger således af § 12, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i lovgivning, der er nævnt i litra a-i. Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, indeholder betingelsen om, at virksomheden skal leve op til kravet om god skik.

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

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

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

Den foreslåede indsættelse af litra j-q vil indebære, at en udstedt tilladelse kan tilbagekaldes ved overtrædelse af bestemmelser om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivning. Overtrædelse af de nævnte lovgivninger vil skulle indgå i vurderingen af, om indehaveren af tilladelsen må antages ikke længere at opfylde betingelserne i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3.

#### Til nr. 24

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 5.

#### Til nr. 25

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 12, stk. 3, 1. pkt., vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk

indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 26

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 5.

Til nr. 27

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 12, stk. 5, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 28

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 29

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 7, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter stk. 1-

5 eller artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 eller nægtes fornyet, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 3 henholdsvis § 4.

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 12, stk. 7, vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

#### Til nr. 30

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

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

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

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

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

#### Til nr. 31

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt., at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 eller godskørselslovens § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i, og stk. 2, nr. 1, litra b-h, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former, jf. godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt.

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

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

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

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

#### Til nr. 32

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 9.

#### Til nr. 33

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 9.

#### Til nr. 34

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, hvoraf betingelserne som en virksomhed og en transportleder skal opfylde følger i forhold til en tilladelse til national varebilskørsel efter § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 9.

#### Til nr. 35

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

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

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

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til en virksomheds forretningslokaler med henblik på at føre tilsyn med at virksomheden fortsat opfylder kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, som var en forudsætning for, at virksomheden kunne få udstedt godskørselstilladelsen. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v., uanset om de findes i papirform eller elektronisk form. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til materialet, fordi det alene findes i elektronisk form.

Kontrollen foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

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

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Politiet vil om nødvendigt kunne yde bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand vil kunne være aktuel i en situation, hvor kontrolmyndigheden nægtes adgang til en virksomheds forretningslokaler ad frivillighedens vej. Der kan i sådanne særlige tilfælde være behov for, at politiet anvender magt for at få adgang til lokalerne.

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

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

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

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

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

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

Er der tale om ren stikprøvekontrol, vil der ikke foreligge en mistanke i bestemmelsens forstand. Det samme gælder, hvor en myndighed 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.

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

Det foreslås desuden, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af kontrollen, der er nævnt i stk. 1.

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

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

Til nr. 36

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 15 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 37

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

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

Den foreslåede ændring er dels en præcisering og dels en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 16 b vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

Til nr. 38

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

Det foreslås at ændre godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, således, at »§ 1, stk. 1-3« ændres til »§ 1, stk. 1-4«, og efter »§ 6 a, stk. 1,« indsættes »§ 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 1,«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Godskørselslovens § 17 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse for international godskørsel for fremmed regning i dansk indregistreret varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

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

Den foreslåede ændring er endvidere en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af § 6 d, stk. 1 og § 6 e, stk. 1, som forpligter de udenlandske virksomheder, der udstationere førere i Danmark til at anmelde udstationeringen, samt stiller krav til aflønning. Godskørselslovens § 17 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse, hvis virksomheden undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 6 d, stk. 1 eller undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 6 e, stk. 1.

Det følger af ændringsdirektivets 2020/1057 artikel 5, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter der medvirker til for manglende overholdelse af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til reglerne om udstationering. Aktørerne som medvirker til, at til den udenlandske virksomhed ikke overholder de foreslåede regler om udstationering, vil således kunne straffes for medvirken efter straffelovens § 23. Det bemærkes,

at det følger af straffelovens § 23, stk. 3, at der kun kan straffen for medvirken ved lovovertrædelser der ikke træffes med højere straf end fængsel i 4 måneder, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed.

Til nr. 39

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

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

Baggrunden for ændringen er et ønske om at opdatere bestemmelsen og bemærkningerne hertil som konsekvens af skærpelsen af cabotagereglerne i kapitel III i forordning (EF) nr. 1072/2009, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.

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

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

Ovenstående betragtninger er endvidere fastsat under hensyntagen til kategoriseringen af alvorlige overtrædelser i bilag I i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF med eventuelle senere ændringer.

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

Til nr. 40

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

Med den foreslåede § 17, stk. 3, videreføres udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, således at det fremgår klart, hvad der kan betragtes, som skærpende omstændigheder ved overtrædelse af den foreslåede § 6 d, stk. 1.

Formålet med anmeldelsespligten efter det foreslåede § 6 d, stk. 1 er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, hvilke udenlandske virksomheder der udstationerer førere i Danmark, for at kunne kontrollere efter udstationeringens ophør, om de overholder det lovfastsatte 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 dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 36.

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 dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 37.

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

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

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

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

Til nr. 41

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

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

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

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

## *Til § 2*

Til nr. 1

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

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

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

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

#### Til nr. 2

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

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

Den foreslåede § 1 d vil indebære, at ansøgninger om udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet (buskørsel), jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, og udlejning og udlåning af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden førere, jf. § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

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

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

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

#### Til nr. 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foruden kravene, der følger af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer) vil det for det første være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1. Den foreslåede § 12, stk. 1, nr. 1, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055, jf. ovenfor.

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

Buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2 har hidtil været et nationalt særkrav i medfør af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, som ifølge ændringsforordningen ikke kan opretholdes, kan kravene fremover opretholdes i medfør af den nye artikel 7, stk. 1 a, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

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

#### Til nr. 4

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nye litra i-p i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 8. Som følge heraf vil der ved vurderingen efter buskørselslovens § 12, stk. 4, kunne inddrages oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der i forbindelse med udførelse af buskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-p.

#### Til nr. 5

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

Det følger af buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 1, at der i vurderingen kan inddrages oplysninger om, at en person nævnt i § 12, stk. 4, inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder.

Det følger af buskørselslovens § 12, stk. 4, nr. 2, at der i vurderingen tilsvarende kan inddrages oplysninger om, at pågældende har været godkendt som transportleder eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse, b) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h, eller c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder.

Buskørselslovens § 12, stk. 4, finder alene anvendelse ved vandelsvurderinger for virksomheder, der drives i selskabsform, dvs. iværksætterselskaber, anpartsselskaber og aktieselskaber. Bestemmelsen finder derimod ikke anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Der foreslås indsat et nyt stykke i buskørselslovens § 12, stk. 5, hvorefter stk. 4 tilsvarende finder anvendelse for enkeltmandsvirksomheder.

Forslaget vil indebære, at der ved vurdering af om en enkeltmandsvirksomhed opfylder vandelskravet i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, tilsvarende kan inddrage oplysningerne nævnt i § 12, stk. 4, i vurderingen.

#### Til nr. 6

Buskørselslovens § 13 indeholder de krav, der stilles til en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter buskørselsloven. Begrebet transportleder svarer til definitionen i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvorved der forstås den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

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

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

Det følger af kravet i § 13, nr. 1, at den pågældende transportleder skal være myndig og ikke være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Det følger af kravet i § 13, nr. 2, at den pågældende transportleder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 13, nr. 3, at den pågældende transportleder ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover. Formålet med kravet er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan både inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kan bl.a. være manglende betaling af hustrubidrag og SU-lån.

Det følger af kravet i § 13, nr. 4, at den pågældende transportleder ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Henvisningen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at bestemmelsen skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser.

Det følger af kravet i § 13, nr. 5, at den pågældende transportleder skal gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Transportlederen i virksomheden skal desuden opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet).

Ved vedtagelse af ændringsforordning (EU) nr. 2020/1055 ophæves artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket medfører, at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve buskørsels erhvervet. Dette indebærer, at der ikke kan fastsættes nationale særkrav og alene kan stilles de krav, som følger af forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009 giver mulighed for. Kravene i buskørselslovens § 13, nr. 2 og 3, er eksempler på nationale særkrav.

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

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

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 13 således, at virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

- 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 2) ikke er under rekonstruktion eller konkurs,
- 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) udviser god vandel, jf. § 12, stk. 3 og 4.

Den foreslåede bestemmelse indeholder de krav, som en transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse efter buskørselsloven skal opfylde.

Foruden kravene, der følger af artikel 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009 (vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer, krav om at være faktisk og vedvarende leder af virksomhedens transportarbejde, reel forbindelse til virksomheden og bopæl i Fællesskabet) vil det for det første være et krav, at den pågældende transportleder er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 1.

For det andet vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er under rekonstruktion eller konkurs, jf. buskørselslovens § 13, nr. 2. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 2. Den foreslåede § 13, nr. 2, er fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

For det tredje vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. buskørselslovens § 13, nr. 3. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, idet det fremover alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, der medfører, at transportlederen ikke kan godkendes. Personlig gæld til det offentlige er således ikke en hindring i forhold til en godkendelse som transportleder. Baggrunden for ændringen er ophævelsen af artikel 3, stk. 2 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Den foreslåede § 13, nr. 3, er i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a i forordning (EF) nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

Buskørselslovens § 13, nr. 3, har hidtil været et nationalt særkrav i medfør af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, som ifølge ændringsforordningen ikke kan opretholdes, men fremover kan kravet i § 13, nr. 3, opretholdes i medfør af den nye artikel 7, stk. 1 a, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

For det fjerde vil det være et krav, at den pågældende transportleder ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, jf. buskørselslovens § 13, nr. 4. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 4. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

For det femte vil det være et krav, at den pågældende transportleder udviser god vandel. Der er tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 13, nr. 5. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i de almindelige bemærkninger herom.

#### Til nr. 7

Det følger af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra g og h, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i skatte- og afgiftslovgivning eller lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.

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

Den foreslåede ændring er en præcisering af, at der i § 14, stk. 1, nr. 1, er tale om en opstilling af love, som en overtrædelse af bestemmelser i, kan begrunde en tilbagekaldelse af en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 8

I buskørselslovens § 14, stk. 1, er oplistet, hvilke omstændigheder, der foruden de tilfælde, der er nævnt i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009, kan føre til tilbagekaldelse af en tilladelse til buskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1.

Det følger således af § 14, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til buskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i lovgivning, der er nævnt i litra a-h. Buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, indeholder betingelsen om, at virksomheden skal leve op til kravet om god skik.

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

På baggrund heraf foreslås i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, indsat følgende nye litra:

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

Den foreslåede indsættelse af litra i-p vil indebære, at en udstedt tilladelse kan tilbagekaldes ved overtrædelse af bestemmelser om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivning. Overtrædelse af de nævnte lovgivninger vil fortsat skulle indgå i vurderingen af om indehaveren af tilladelsen må antages ikke længere at opfylde betingelserne i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3.

Til nr. 9

Det følger af buskørselslovens § 14 b, at i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning mv. kan af myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Bestemmelsen indebærer, at myndighederne i forbindelse med sager om tilbagekaldelse kan videregive oplysninger om overtrædelser begået af en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i ved udførelse af hvervet, til tilladelsesindehaveren. Det er alene oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, der kan videregives.

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

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 14 b således, at efter »fører« indsættes »administrerende direktør«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at også oplysninger om overtrædelser begået af virksomhedens administrerende direktør kan videregives til tilladelsesindehaveren, hvor dette ikke er samme person. Der er tale om en præcisering af indholdet i buskørselslovens § 14 b, da en administrerende direktør må formodes at være en anden, der optræder i indehaverens interesse. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 10

Der er ikke i dag hjemmel til at Færdsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med buskørselslovens § 12, stk. 1, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse.

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

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

Det foreslås med buskørselslovens § 14 c, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol

med denne lovs § 12, stk. 1, j. artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. Politiet yder om nødvendigt bistand til kontrollens gennemførelse.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til en virksomheds forretningslokaler med henblik på at føre tilsyn med at virksomheden fortsat opfylder kravene i buskørselslovens § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1071/2009, som var en forudsætning for at virksomheden kunne få udstedt buskørselstilladelsen. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til virksomhedens forretningsbøger og papirer m.v., uanset om de findes i papirform eller elektronisk form. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til materialet, fordi det alene findes i elektronisk form.

Kontrollen foretages som risikobaseret kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, jf. artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

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

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til en virksomheds forretningslokaler, hvis det vurderes, at virksomheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Politiet vil om nødvendigt kunne yde bistand til kontrollens gennemførelse. Politiets bistand vil kunne være aktuel i en situation, hvor kontrolmyndigheden nægtes adgang til en virksomheds forretningslokaler ad frivillighedens vej. Der kan i sådanne særlige tilfælde være behov for, at politiet anvender magt for at få adgang til lokalerne.

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

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

Det forslås med buskørselslovens § 14 c, stk. 2, at videreføre udstationeringslovens § 8 g, stk. 1, delvist, således at Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til en udenlandsk virksomheds køretøj, som udstationerer fører i Danmark, mod behørig legitimation til at tilvejebringe oplysninger, der er nødvendige til brug for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 21 b, herunder også til materiale, der opbevares i elektronisk form. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil. Herved har Færdselsstyrelsen adgang til køretøjet, for at kunne tvinge sig adgang til de dokumenter der kan

kræves efter den foreslåede § 21, stk. 3, for at kontrollere at virksomheden har opfyldt deres anmeldelsespligt efter den foreslåede § 21, stk. 1.

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

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

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

Er der tale om ren stikprøvekontrol, vil der ikke foreligge en mistanke i bestemmelsens forstand. Det samme gælder, hvor en myndighed 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.

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

Det foreslås desuden, at politiet om nødvendigt yder bistand til gennemførelse af kontrollen, der er nævnt i stk. 1.

Politiets bistand vil kunne være påkrævet, hvor Færdselsstyrelsen - i forbindelse med myndighedens deltagelse i politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer - nægtes adgang til dokumentation, der er nødvendige til brug for kontrol i henhold til forslåede § 21, og hvor fx formålet med kontrollen forspildes, hvis ikke adgang opnås.

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

Det følger af buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. pkt., at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 efter buskørselslovens § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-h, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former, jf. buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt.

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

Hvis afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen træffes i medfør af en i buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt. nævnt bestemmelse indbringes denne for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i strafferetsplejens former. Dette er tilfældet, da der i § 15, stk. 1, 3. pkt., er tale om tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelsen på baggrund af overtrædelse af buskørselsloven og anden lovgivning i øvrigt.

Det foreslås at ændre buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt., således, at »litra b-h« ændres to steder til »litra b-p«.

Det foreslåede vil indebære, at en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse med baggrund i de lovgivninger, der er nævnt i § 14, stk. 1, litra i-p, tilsvarende skal behandles efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og behandles i strafferetsplejens former, hvis afgørelsen forlanges indbragt af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen.

#### Til nr. 12

Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om ansøgningers indhold samt om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde.

Buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, indeholder hjemmel for transportministeren til at fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse til buskørsel og om godkendelse som transportleder, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt i den forbindelse.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, således, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning og nærmere regler om den digitale løsning, jf. 1 d.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om indholdet af ansøgninger til erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, jf. § 1, stk. 1, og udlejning og udlåning af motorkøretøjer, jf. § 1, stk. 1, uden fører, jf. § 1 a, stk. 1, herunder oplysninger om faglige kvalifikationer, egenkapital og tilladelsens udformning.

Der vil med bemyndigelsen kunne fastsættes regler om udformningen af den udstedte tilladelse, samt krav til ansøgningens indhold. Det bemærkes, at der ikke med bemyndigelsen vil kunne fastsættes nationale særkrav, for så vidt angår tilladelse efter § 1, stk. 1. Krav, som i forvejen følger direkte af

forordning (EF) nr. 1071/2009 eller nr. 1072/2009, eller som forordningerne giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte, kan dog fastsættes i medfør af bemyndigelsen.

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

Til nr. 12

## § 21

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

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

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

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

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

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

Med forslaget til buskørselslovens § 21, stk. 1, forslås det, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer førere af erhvervsmæssig personbefordring inden for vejtransportsektoren i Danmark, skal senest samtidig med, at udstationeringen påbegyndes anmelde deres kørsel ved at indsende en udstationeringserklæring via den offentlige brugerflade der er forbundet Informationssystemet for det indre marked (IMI), så reglerne om anmeldelsespligten er i overensstemmelse med ændringsdirektivet.

Forslaget vil indebære, at udenlandske virksomheder, der udstationerer førere, forpligtes til at anmelde udstationering via den offentlige brugerflade der er forbundet Informationssystemet for det indre marked (IMI). Det vil være Færdselsstyrelsen, der vil være ansvarlig for driften af registret. Anmeldelse skal senest foretages samtidig med udstationeringen, hvilket vil være tidspunktet hvor kørslen påbegyndes.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at en fører er udstationeret og omfattet af reglerne herom, hvis føreren udfører vejtransport, som præciseret i ændringsdirektivets artikel 1.

Ved fastlæggelse af, om arbejdstageren er udstationeret, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der er en tilstrækkelig forbindelse til værtsmedlemsstatens område. Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 7, at en sådan forbindelse etableres blandt andet, ved udførelse af buscabotagekørsel, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordninger nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009. Herudover anses en fører for udstationeret i forbindelse med udførelse af kombineret transport, såfremt vejdelen af denne udføres udelukkende på en værtsmedlemsstats område eller såfremt kørslen udføres som ikkebilateral international transport. Endvidere anses en fører for udstationeret ved udførelsen af ikkebilateral international transport, der ikke udføres i forbindelse med en kombineret transport.

Der vil være visse undtagelser til, hvornår en fører er udstationeret. En fører anses ikke for at være udstationeret, når denne udfører bilaterale transporter med hensyn til passagerer uanset artikel 2, stk. 1, i direktiv 96/71/EF. Ved denne type kørsler er det vurderet, at der er en for tæt tilknytning til etableringsmedlemsstaten til, at der kan være tale om en udstationeringssituation. En fører anses derfor heller ikke som udstationeret i forbindelse med udførelse af en kombineret transport, såfremt vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transporter. Bilateral transport med passagerer er lejlighedsvis eller rutekørsel, som defineret i forordning nr. 1073/2009, hvor en fører udfører en eller flere af følgende transporter:

1. optager passagerer i en etableringsmedlemsstat og sætter dem af i en anden medlemsstat eller et tredjeland
2. optager passagerer i en medlemsstat eller et tredjeland og sætter dem af i etableringsmedlemsstaten eller
3. optager og afsætter passagerer i etableringsmedlemsstaten med henblik på at udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat eller i et tredjeland

Føreren er endvidere undtaget fra udstationeringsreglerne, når denne i forbindelse med en bilateral transport, optager passagerer en gang og/eller afsætter passagerer en gang i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke tilbyder personbefordring mellem to steder i den medlemsstat, der krydses. Det samme gælder for tilbagereisen. Undtagelsen er desuden forudsat, at føreren manuelt registrerer oplysningerne om grænsepassage. Undtagelsen finder dog kun anvendelse indtil den dato, fra hvilken intelligente takografer som overholder kravet om registrering af grænsepassager og supplerende aktiviteter, skal være påmonteret i køretøjer der er registreret i en medlemsstat for første gang. Fra dette tidspunkt finder undtagelserne for supplerende aktiviteter udelukkende anvendelse på førere af køretøjer, der er påmonteret intelligente takografer.

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

Med forslaget til § 21, stk. 2, gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes, hvordan anmeldelsen af oplysningerne skal ske i Færdselsstyrelsens it-system og brugen af dette system.

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

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

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

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

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

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets ændringsdirektiv nr. 2020/1057 fastsættes særlige regler med hensyn til, hvilke krav der kan stilles til dokumentation under udstationeringsperioden. Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra b, at chauffører kun kan forpligtes råde over

og tilgængeliggøre dokumentation, som følger af direktivet. Virksomhederne er forpligtede til at sikre, at føreren råder over dokumentationen.

Med forslaget til § 21, stk. 3, forslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilken dokumentation føreren skal være i besiddelse af i udstationeringsperioden.

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

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

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

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

Med forslaget til § 21, stk. 4, foreslås det, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilke oplysninger den udenlandske virksomhed skal sende efter anmodning fra Færdselsstyrelsen efter udstationeringens ophør samt om fristen for indsendelsen af oplysningerne.

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

Ændringsdirektivets artikel 11, stk. 1, litra c), opregner udtømmende, hvilke oplysninger der kan kræves oplyst efter udstationeringens ophør via den offentlige brugerflade der er forbundet Informationssystemet for det indre marked (IMI). Det forventes, der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav efter § 21, stk. 4, i overensstemmelse med ændringsdirektivet:

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

- arbejdssedler vedrørende førerens arbejde og
- bevis for betaling

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

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

Det foreslås i godskørselslovens § 21, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om indhentning af oplysninger efter den foreslåede stk. 4, fra myndighederne i virksomhedens etableringsland eller andre landes myndigheder.

Det følger af ændringsdirektivets artikel 1, stk. 11, litra c, at hvis virksomheden ikke indsender den krævede dokumentation, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor udstationeringen fandt sted, via IMI anmode de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten om bistand til at få sendt oplysningerne.

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

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

#### § 21 a

Det følger af § 8 c, stk. 1, at en udenlandsk virksomhed, der udstationerer chauffører til Danmark for at udføre cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport, skal betale lønmodtageren en timeløn, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat af transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter i stk. 2. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1. Minimumstimesatsen reguleres årligt, jf. § 3, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 250 af den 23. februar 2021. Herved sikres fair konkurrencevilkår mellem danske virksomheder og udenlandsk virksomheder, der udfører rent national kørsel i Danmark.

Med forslaget til § 21 a, stk. 1, foreslås det at videreføre aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c, stk. 1, for buskørsel, således at aflønningskravet gælder for udenlandske virksomheder, som udstationerer fører der udfører buscabotagekørsel.

Den foreslåede ændring vil indebære, at aflønningskravet efter udstationeringslovens § 8 c videreføres i sin helhed. Som konsekvens af, at reglerne overflyttes til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven vil buskørselsloven dog kun regulere de tilfælde, der omfatter kørsel med erhvervsmæssig personbefordring. Godskørsel reguleres i godskørselsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 18.

Ved fastlæggelse af, om virksomheden er arbejdsgiver for den lønmodtager, der udfører transporten skal tages udgangspunkt i det almindelige arbejdsretlige lønmodtagerbegreb, som kendes fra f.eks.

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

Aflønningskravet betyder, at lønmodtageren, der udfører den konkrete buscabotagekørsel eller kombinerede transport, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med den pågældende kørsel, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af stk. 2. Der er ikke tale om et krav, som den enkelte lønmodtager vil kunne støtte ret på, men et offentligretligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder

Med forslaget til § 21 a, stk. 2, videreføres transportministerens bemyndigelse i udstationeringslovens § 8 c, stk. 2, til efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter at fastsætte nærmere regler om den timesats, som lønmodtageren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de landsdækkende overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, jf. buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

Det vil ved fastsættelse af timesatsen skulle sikres, at udenlandske virksomheder, der udstationerer chauffører til Danmark, ikke pålægges at betale mere i løn end en dansk arbejdsgiver betaler for udførelsen af tilsvarende arbejde. Der kan derfor ikke fastsættes en timesats, der kan indebære, at en udenlandsk tjenesteyder forskelsbehandles i forhold til, hvad en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation er forpligtet til med hensyn til aflønning for at opnå og bevare en tilladelse til den pågældende form for kørsel. Timesatsen må således ikke overstige det, som en dansk arbejdsgiver i en sammenlignelig situation som minimum skal betale i overensstemmelse med buskørselsloven, jf. også ”uden forskel” i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10. Der ses ikke at være noget til hinder for, at timesatsen med tiden stiger i takt med, hvad der er fastsat i den overenskomst, der henvises til i buskørselsloven, idet dette vil være muligt uden at diskriminere en udenlandsk tjenesteyder.

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

#### § 21 b

Det følger af udstationeringslovens § 8 e, stk. 1, at Færdselsstyrelsen varetager tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter 6 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Med forslaget til § 21 b, videreføres Færdselsstyrelsens tilsyn med aflønningskravet og anmeldelsespligten. Desuden indføres en tilsynsforpligtelse med dokumentationskravet, der fastsættes i medfør foreslåede § 21, stk. 3.

Videreførelsen vil betyde, kontrollen fortsat vil blive understøttet af politiet i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer. Når et køretøj standses i forbindelse med politiets vejsidekontrol, vil politiet således kunne kontrollere, om transport-virksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel. Denne kontrol vil navnlig have til formål at understøtte, at der sættes ind over for virksomheder, der ikke - som krævet - foretager anmeldelse af en udstationering i Danmark, eller som ikke overholder dokumentationskravet der fastsættes i forskrifter i medfør foreslåede § 21, stk. 3.

Færdselsstyrelsens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, vil fortsat blive foretaget som administrativ stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret. Færdselsstyrelsens kontrol med aflønningskravet vil dog først kunne foretages efter udstationeringens ophør, jf. den foreslåede § 21, stk. 4. Der henvises således til bemærkningerne hertil.

Hvis den udenlandske virksomhed kan dokumentere, at chaufførens arbejde er omfattet af en dansk landsdækkende overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som dermed kan lægges til grund i medfør af buskørselslovens § 18, stk. 2, vil Færdselsstyrelsen ikke foretage kontrol af aflønningskravet, idet kontrollen med overholdelse af overenskomsten henhører under det fagretlige system.

Buskørselslovens § 17 a om tilbageholdelse af køretøjer finder desuden anvendelse ved politiets eller færdselsstyrelsen tilsyn efter den foreslåede § 21 b, således at politiet har hjemmel til at tilbageholde et køretøj, med hvis politiet eller Færdselsstyrelsen konstaterer, at der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 21, stk. 1, eller dokumentationskravet efter reglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 21, stk. 3, ikke er overholdt.

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

### § 21 c

Det følger af udstationeringslovens § 8 b, stk. 1, at kompetente myndigheder i Danmark sender på forespørgsel fra kompetente myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande oplysninger gennem informationssystemet for det indre marked til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Det følger af lovbemærkningerne til § 8 b, stk. 1, Arbejdstilsynet som udgangspunkt er kompetent myndighed i forhold til besvarelse af anmodninger fra andre landes kompetente myndigheder efter direktiv 2014/67/EU. Alt efter hvilke oplysninger, der anmodes om, kan også andre myndigheder være kompetent myndighed. Fx vil SKAT være kompetent myndighed ved anmodninger om

skatteoplysninger, og Erhvervsstyrelsen ved anmodning om oplysninger om virksomhedsregistreringer, jf. jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 178 som fremsat, side 32.

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

Det forslås i § 21 c, stk. 1, at Færdselsstyrelsen på forespørgsel fra myndigheder i de øvrige EU- og EØS-lande kan sende oplysninger om danske virksomheder til brug for håndhævelse af udstationeringsreglerne. Færdselsstyrelsen sender oplysningerne senest 25 arbejdsdage efter anmodningen om gensidig bistand.

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

Det forslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at anmode en dansk virksomhed, som udstationerer førere af gods inden for vejtransportsektoren i et landet EU- eller EØS-land, om oplysninger der er nødvendig for, at Færdselsstyrelsen kan varetage deres opgave efter stk. 1.

Forslaget vil indebære, at danske virksomheder der udstationerer førere til andre medlemsstater forpligtes til at indsende visse oplysninger, såfremt Færdselsstyrelsen anmoder herom. Herved sikres, at Færdselsstyrelsen kan få adgang til alle relevante oplysninger, da ikke alle oplysninger, som en kompetent myndighed i et andet land, kan anmode om, vil kunne indhentes fra offentlige registre. Dette vil således kræve bistand fra den danske virksomhed.

Det forslås i buskørselslovens § 21 c, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvordan det administrative samarbejde efter stk. 1 udføres og regler om, hvilken dokumentation virksomheden skal sende efter stk. 2.

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

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

Til nr. 13

Det følger af buskørselslovens § 22, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, eller § 20 a, stk. 4.

Det foreslås at nyaffatte buskørselslovens § 22, *stk. 1, nr. 1*, således, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 1.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af § 21, stk. 1, og § 21 a, stk. 1, som forpligter udenlandske virksomheder, der udstationere førere i Danmark til at anmelde kørslen, samt stiller krav til aflønning. Buskørselslovens § 22 vil som følge heraf tilsvarende finde anvendelse, hvis virksomheden undlader rettidig at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 21, stk. 1, eller undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 21 a, stk. 1.

Det følger af ændringsdirektivets 2020/1057 artikel 5, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter der medvirker til for manglende overholdelse af nationale bestemmelser vedtaget i henhold til reglerne om udstationering. Aktørerne som medvirker til, at til den udenlandske virksomhed ikke overholder de foreslåede regler om udstationering, vil således kunne straffes for medvirken efter straffelovens § 23. Det bemærkes, at det følger af straffelovens § 23, stk. 3, at der kun kan straffen for medvirken ved lovovertrædelser der ikke træffes med højere straf end fængsel i 4 måneder, når den medvirkende kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når dennes medvirken skyldes uagtsomhed.

Til nr. 14

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

Med den foreslåede § 22, *stk. 6*, videreføres udstationeringslovens § 10 a, stk. 2, således at det fremgår klart, hvad der kan betragtes, som skærpende omstændigheder ved overtrædelse af den foreslåede § 21, stk. 1.

Formålet med anmeldelsespligten efter det foreslåede § 21, stk. 1, er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, hvilke udenlandske virksomheder der udstationerer førere i Danmark, for at kunne kontrollere efter udstationeringens ophør, om de overholder det lovfastsatte 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 dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 36.

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 normalt tilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i dag efter udstationeringsloven, jf. Folketingstidende 2019-20, A, L 185 som fremsat, side 37.

Det bemærkes, at det i øvrigt tilkommer domstolene ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder at fastsætte bøden i den enkelte sag, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger 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 strafbare handling er begået inden udløbet af 10 år, efter at den tidligere straf er udstået, jf. straffelovens § 84, stk. 1 og 3.

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

Til nr. 15

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

Med den foreslåede § 22 b, stk. 1, videreføres udstationeringslovens § 10, stk. 2, således at transportministeren fortsat efter forhandling med justitsministeren vil kunne fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforlæg i nærmere angivne sager om overtrædelser af de foreslåede § 21 og § 21 a og regler udstedt i medfør heraf, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Med den foreslåede § 22 b, stk. 2, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne

i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg. Med den foreslåede § 22 b, stk. 3, videreføres udstationeringslovens § 10 d, stk. 3, således at den videre forfølgning bortfalder, hvis bødeforlægget vedtages. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at adgangen til at udstede administrative bødeforlæg vil omfatte overtrædelser af anmeldelsespligten i § 21 og aflønningskravet i § 21 a, og der vil kunne udstedes bødeforlæg, hvis overtrædelserne er klare og 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 afgives ved administrativ bødeforlæg, indgiver Færdselsstyrelsen i stedet en politianmeldelse. Færdselsstyrelsen indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtagerne ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforlæg.

### *Til § 3*

#### Til nr. 1

Det følger af udstationeringslovens § 1, stk. 5, at lovens kapitel 4 a finder anvendelse i situationer, hvor virksomheder udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets ændringsdirektiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås at udstationeringslovens § 1, stk. 5, ophæves, som konsekvens af at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18, og § 2, nr. 13.

Udstationeringslovens § 5, stk. 6, bliver som konsekvens heraf til stk. 5.

#### Til nr. 2.

Det følger af udstationeringslovens § 7 b, stk. 2, at levering af en tjenesteydelse i form af vejtransport af gods eller passagerer er ikke omfattet af anmeldelsespligten i § 7 a, stk. 1 og 2, og regler fastsat i medfør af § 7 a, stk. 6.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets ændringsdirektiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås at udstationeringslovens § 7 b, stk. 2, ophæves, som konsekvens af, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18, og § 2, nr. 13.

Udstationeringslovens § 7 b, stk. 3, bliver som konsekvens heraf til stk. 2.

#### Til nr. 3

Udstationeringslovens kapitel 4 a regulerer vilkår for udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, buscabotagekørsel eller hele vejdelen af kombineret transport i Danmark.

Med vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets ændringsdirektiv 2020/1057 fastsættes der særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Der er herved blevet fastsat sektorspecifik regulering, som alene finder anvendelse på Transportministeriets ressortområde. Der er derfor Transportministeriets vurdering, at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren bør følge af Transportministeriets lovgivning.

Det foreslås at udstationeringslovens kapitel 4 a og bestemmelserne heri (§§ 8 c - 8 g), ophæves, som konsekvens af at reglerne om udstationering af førere i vejtransportsektoren følger af hhv. buskørselsloven og godskørselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 18, og § 2, nr. 13.

#### Til nr. 4

Efter § 10 a, stk. 1, i udstationeringsloven kan visse overtrædelser af udstationeringsloven straffes med bøde. Det følger af § 10 a, stk. 2, nr. 4 og 5 at virksomheden kan straffes med bøde, når den undlader at betale lønmodtageren den timeløn, der er nævnt i § 8 c, stk. 1 eller undlader rettidigt at anmelde oplysninger eller afgiver urigtige eller mangelfulde oplysninger efter § 8 d, stk. 1.

Det foreslås at § 10 a, stk. 1, nr. 4 og 5, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af kapitel 4 a og herved §§ 8 c, stk. 1 og 8 d, stk. 1, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

#### Til nr. 5

Det følger af udstationeringslovens § 10 a, stk. 3, det ved straffens udmåling efter § 10 a, stk. 1, nr. 1-3 og 5 betragtes som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller hvis der ved overtrædelserne er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelserne i øvrigt er af grovere karakter.

Det foreslås at ændre *udstationeringslovens § 10 a, stk. 3*, således, at »stk. 1, nr. 1-3 og 5« ændres til »§ stk. 1, nr. 1-3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 10 a, stk. 1, nr. 5, jf. lovforslagets § 3, nr. 4.

#### Til nr. 6

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

Det foreslås, at § 10 a, stk. 4, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 10 a, stk. 1, nr. 4, jf. lovforslagets § 3, nr. 4.

Til nr. 7

Det følger af udstationeringslovens § 10 d, stk. 2, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen i nærmere angivne sager om overtrædelser af kapitel 4 a og regler udstedt i medfør heraf, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Det foreslås, at § 10 d, stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af udstationeringslovens kapitel 4 a, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

Udstationeringslovens § 10 d, stk. 3 og 4, bliver som konsekvens heraf til stk. 2 og 3.

Til nr. 8

Det følger af udstationeringslovens § 10 e, stk. 1, at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med overtrædelse af §§ 8 c eller 8 d eller regler fastsat i medfør af § 8 e, stk. 4.

Det foreslås, at § 10 e ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af kapitel 4 a og herved §§ 8 c, 8 d og 8 e, stk. 4, jf. lovforslagets § 3, nr. 3.

#### *Til § 4*

[afklaring af ændring vedr. kontrol med arbejdstid udestår]

#### *Til § 5*

Ved lovforslagets § 5, stk. 1, foreslås, at loven træder i kraft den 2. februar 2022, jf. dog stk. 2-4. Det er de foreslåede udstationeringsregler i godskørselsloven og buskørselsloven samt den foreslåede bestemmelse om indsendelse af ansøgning via digital løsning i buskørselsloven, som træder i kraft den 2. februar 2022.

Ved lovforslagets § 5, *stk.* 2, foreslås, at § 1, nr. 4-9, 11, 14, 22-24, 26, 30-34, 39 og § 2, nr. 3-9 og 11, træder i kraft den 21. februar 2022. Forslaget indebærer, at de ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, som følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren med undtagelse af de nye krav om tilladelse til international godskørsel for fremmed regning i varebiler, som først træder i kraft den 21. maj 2022, jf. § 5, *stk.* 3.

Ved lovforslagets § 5, *stk.* 3, foreslås, at § 1, nr. 2, 3, 10, 12, 13, 15-17, 19-21-, 25, 27-29, 36 og 37, træder i kraft den 21. maj 2022. Forslaget vil indebære, at de nye regler om krav om tilladelse til international godskørsel i dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg, først finder anvendelse fra den 21. maj 2022, hvilket er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.

Ved lovforslagets § 5, *stk.* 4, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om overgangsordninger.

Forslaget vil indebære, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for bl.a. ansøgninger om tilladelser til godskørsel, som allerede er indgivet til Færdselsstyrelsen og allerede udstedte tilladelser. Ligeledes kan der fastsættes regler om overgangsordninger for de virksomheder, der som følge af lovforslaget endvidere vil være omfattet af krav om tilladelse, herunder virksomheder, der udfører international godskørsel i varebiler. Der vil bl.a. kunne fastsættes regler om afdragsaftaler med SKAT om indfrielse af restancer og fritagelse for krav om bl.a. faglige kvalifikationer m.v.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken godskørselsloven, buskørselsloven, udstationeringsloven eller lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren gælder for Færøerne og Grønland.

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 1**

