

Betænkning fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet

December 2019



Udvalg om

Sikring af ordnede forhold
på vejtransportområdet

Betænkning fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet

Indholdsfortegnelse

KAPITEL 1: Indledning	3
1.1. Baggrund for udvalgsarbejdet	3
1.2. Sammenfatning af udvalgets anbefalinger	4
1.3. Anbefalinger fra arbejdsmarkedets parter	5
1.4. Kommissorium	6
1.5. Udvalgets sammensætning	8
1.6. Mødeafholdelse	8
1.7. Henvendelser til udvalget	8
KAPITEL 2: Vejpakken	9
KAPITEL 3: Krav til lønvilkår m.v.	12
3.1. Gældende nationale regler om lønvilkår på vejtransportområdet	12
3.1.1. Generelt om regulering af lønvilkår i Danmark	12
3.1.2. Godskørselsloven	12
3.1.3. Buskørselsloven	13
3.1.4. NORTRA-dommen	14
3.2. Gældende EU-regler om lønvilkår på vejtransportområdet	14
3.2.1. Gældende regler for cabotagekørsler og kombineret transport	14
3.2.2. Udstationeringsdirektivet	16
3.2.3. Vurdering af parternes anbefalinger i forhold til EU-retten	18
3.4. Forslag til tilpasning af national ret	20
3.4.1. Godskørselsloven og buskørselsloven	20
3.4.2. Godkørsel mellem koncernforbundne selskaber	21
3.4.3. Godkørsel for fremmed regning i varebiler	22
3.4.4. Fastlæggelse af overenskomst indgået af mest repræsentative arbejdsmarkedsparter	22
KAPITEL 4: Overvejelser om fastlæggelse af omkostningsniveau	24
4.1. Fastlæggelse af omkostningsniveau for nationale virksomheder	24
4.2. Fastlæggelse af omkostningsniveau for udenlandske virksomheder	24
KAPITEL 5: Anmeldelse og registrering	26
5.1. Gældende regler om anmeldelse og registrering	26
5.2. FH og DA's anbefalinger til registrering og anmeldelse	27
5.3. Forslag til ny anmeldelsesordning på transportområdet	27
5.3.1. Adgang til de anmeldte oplysninger	28
5.3.2. Overvejelser om formålet med anmeldelsesordningen og de enkelte oplysningskrav	29

KAPITEL 6: Overvejelser om kontrolforanstaltninger	31
6.1. Eksisterende kontrol på vejtransportområdet	31
6.1.1. Politiets kontrolindsats	31
6.1.2. Færdselsstyrelsens kontrolindsats	33
6.1.2.1. Kontrol af regler om lønvilkår og ændring af praksis som følge af NOTRA-dommen	34
6.1.3. Arbejdstilsynets kontrolindsats	35
6.2. De EU-retlige rammer for håndhævelse af det lovfastsatte krav til aflønning i Danmark	36
6.2.1. EUF-traktatens artikel 56	36
6.2.2. Håndhævelsesdirektivet.....	37
6.2.3. Særligt om dokumentationskrav ved cabotagekørsel med gods	39
6.2.4. Sammenfatning	40
6.3. Fremmed ret	42
6.3.1. Norge	43
6.3.2. Østrig	44
6.3.3. Tyskland	45
6.3.4. Frankrig	46
6.4. Forslag til ny kontrolordning	47
6.4.1. Kontrol med nationale transportvirksomheder	47
6.4.2. Kontrol med udenlandske transportvirksomheder	47
6.4.2.1. Kontrol af anmeldelsespligt	48
6.4.2.2. Kontrol med overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning	48
6.4.2.3. Sanktioner for manglende overholdelse af kravene	52
6.4.2.4. Opkrævning af bøder.....	54
KAPITEL 7: Lovudkast med bemærkninger til de enkelte bestemmelser	56
7.1. Forslag til ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter	56
7.2. Forslag til ændring af lov om udstationering af lønmodtagere m.v.	76
BILAG 1: Hovedorganisationernes forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transporter i Danmark	
BILAG 2: Henvendelse fra ITD	

Kapitel 1: Indledning

1.1. Baggrund for udvalgsarbejdet

FH og DA sendte den 4. april 2019 de 2 hovedorganisationers fælles forslag til løsning af udfordringerne på vejtransportområdet i forhold til aflønning af udenlandsk arbejdskraft ved godskørsel, cabotagekørsel og kombinerede transport i Danmark. anbefalingerne er sendt til den daværende regering (VLAK) og udspringer af arbejdet i en arbejdsgruppe nedsat i december 2018, som fulgte op på en hasteforespørgsel (F17) i Folketinget d. 7. november 2018 om udenlandske chauffører, hvor et enigt Folketing vedtog følgende vedtagelsestekst (V5):

”I EU-forhandlinger skal regeringen lægge afgørende vægt på danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med tredjelandskørsel til, samt cabotage- og kombitransporter i Danmark. Målet er styret, ikke fri bevægelighed!

Regeringen skal sikre:

- Øget kontrol på veje, rasteplasser i terminal- og havneområder.
- Kontrol af ulovlige chaufføruhevil.
- Håndhævelse af EU’s eksisterende udstationeringsregler for chauffører.”

Arbejdsgruppen blev nedsat med deltagelse af organisationerne på hele vejtransportområdet og skulle blandt andet komme med anbefalinger på mulige tiltag, som kan understøtte ordnede forhold på vejtransportområdet. Som eneste konkrete udløber af arbejdsgruppens arbejde, sendte FH og DA den 4. april 2019 de to hovedorganisationers fælles anbefalinger. Anbefalingerne, der er optrykt som bilag til denne betænkning, behandles nærmere i afsnit 1.3.

Grunden til, at der netop på vejtransportområdet er særlige udfordringer i forhold til aflønning af udenlandsk arbejdskraft hos udenlandske vognmandsvirksomheder, der opererer i Danmark, er, at der i sagens natur er tale om en særdeles mobil branche, hvor det i praksis er meget svært at opnå en kollektiv overenskomst gennem brug af traditionelle midler. Kollektive kampskridt i form af strejke og lockout er i en dansk sammenhæng generelt det instrument, der anvendes for at sikre overenskomstmæssige vilkår, men både i forhold til cabotagekørsel og kombineret transport, er mulighederne for at tilvejebringe overenskomstmæssige vilkår på denne vis begrænsede.

Det kan i forlængelse heraf nævnes, at netop vejtransportområdet igennem adskillige årtier har været omfattet af særskilt regulering i Danmark. Godskørselsloven og buskørselsloven har således siden 1970'erne haft bestemmelser om overenskomstmæssige vilkår som betingelse for at opnå og bevare en vognmandstilladelse med det formål at sikre lige konkurrencevilkår og færdselssikkerheden. Anbefalingerne fra FH og DA kan, i relation til udenlandske chauffører, ses som en overbygning på eller parallel til den brancheregulering, som i mange år har været i kraft på vejtransportområdet i Danmark. Gældende nationale regler om lønvilkår på vejtransportområdet, herunder praksis på området med den såkaldte ”NORTRA-dom”, er beskrevet nærmere i afsnit 3.1.4 i denne betænkning.

1.2. Sammenfatning af udvalgets anbefalinger

Som et resultat af sit arbejde har udvalget – i overensstemmelse med den opgave, der følger af kommissoriet – udarbejdet udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven, buskørselsloven, samt udstationeringsloven, der er indeholdt i betænkningens kapitel 7. Der er i forbindelse med udvalgsarbejdet og udarbejdelsen af lovforslag opnået enighed om det foreslåede lovudkast, samt en model for kontrollen af de foreslåede regler på området.

Udvalgsarbejdet har behandlet følgende overordnede temaer, hvor udvalget lægger op til følgende løsningsmodel for de enkelte temaer:

1. Lovkrav om sædvanligt omkostningsniveau til aflønning for både danske og udenlandske transportvirksomheder

Godskørselsloven og buskørselsloven ændres, således at danske virksomheder mv. som betingelse for at få og opretholde en gods- eller buskørselstilladelse skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster indgået mellem de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på transportområdet. Der er med formuleringen ”mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på transportområdet” lagt op til en kvalificering af hvilke overenskomster, som må anses for at være at være mest retningsgivende for omkostningsniveauet på det pågældende faglige område på et givent tidspunkt. En sådan kvalificering af hvilke overenskomster, der kan lægges til grund, anvendes flere steder i dansk lovgivning, fx vikarloven, udstationeringsloven og cirkulæret om arbejdsklausuler.

Med den anbefalede ændring af godskørselsloven og buskørselsloven vil den tilsigtede retstilstand fra før Højesterets dom fra 2015 delvis blive genoprettet, således at det ikke er enhver overenskomst, der kan lægges til grund for en kørselstilladelse. Ændringen af godskørselsloven og buskørselsloven er desuden en forudsætning for at kunne stille tilsvarende krav til lønomkostningsniveau overfor udenlandske virksomheder.

Udstationeringsloven ændres med krav til udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, om at aflønne udstationerede chauffører med en timesats beregnet på baggrund af samme omkostningsniveau, som er lagt til grund efter godskørselsloven og buskørselsloven. Den nærmere timesats, som udenlandske virksomheder skal følge ved kørsel i Danmark, fastsættes ved bekendtgørelse. De mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der har indgået den pågældende overenskomst, vil skulle bistå med at fastlægge det overenskomstmæssige minimum, som skal udgøre grundlaget for den konkrete timesats.

Det er udvalgets opfattelse, at det er muligt med hjemmel i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, at indføre et sådant krav om lønomkostningsniveau over for udenlandske virksomheder ud fra et ordre public-hensyn. Der er dog en procesrisiko forbundet hermed.

2. Kontrol og håndhævelse for udenlandske transportvirksomheder

Med et nyt krav til udenlandske virksomheder om at følge et nærmere fastlagt lønomkostningsniveau, er der lagt op til en række nye kontroltiltag og myndighedskompetence vedr. kontrol med aflønning:

- En forudgående *anmeldelsespligt* i forbindelse med udenlandske virksomheders udførelse af kombineret transport samt bus- og godscabotagekørsel i Danmark. Det forventes, at der udvikles en anmeldelsesordning, der er særligt målrettet transportbranchen.
- Krav om *dokumentations- og oplysningspligt* for den udenlandske virksomhed (fx i form af lønsedler, arbejdstidsopgørelse og ansættelseskontrakt).
- *Særmyndighedskontrol af det lovfastsatte krav til aflønning* med administrativ oplysning af og opfølgning på sagen.
- *Kontrol med anmeldelsespligten og fremvisning af dokumentation for overholdelse af lønomkostningsniveauet* i forbindelse med politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer.
- *Strafferetlig efterforskning* af sager, hvor der er mistanke om overtrædelse af det lovfastsatte krav til aflønning.
- *Sanktioner* fx i form af administrative tvangsbøder ved manglende efterkommelse af oplysningspligt, samt strafferetlige sanktioner. Evt. tilbageholdelse af køretøjer, indtil et bødeforlæg er betalt mv.

1.3. Anbefalinger fra arbejdsmarkedets parter

FH og DA's fælles anbefalinger fra april 2019, er optrykt som bilag til denne betænkning. Her gennemgås kort anbefalingernes indhold og de forudsætninger og overvejelser i relation hertil, som FH og DA har præsenteret i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Det fremgår af anbefalingerne, at FH og DA har et fælles ønske om at sikre ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører cabotage og kombinerede transporter i Danmark. På den baggrund foreslår FH og DA, at gods- og buskørselsloven ændres, så indehavere af en dansk tilladelse til godskørsel med biler over 3500 kg og buskørsel mindst skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på området mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som er landsdækkende, og at udstationeringsloven ændres, så de nævnte kollektive overenskomster lægges til grund for, hvilken aflønning chauffører, der kører cabotagekørsel og kombinerede transporter i Danmark, skal have.

FH og DA konstaterer i anbefalingerne, at godskørselsloven er ændret, således at varebiler pr. 1. juli 2019 blev omfattet. Da den aktuelle problemstilling, der er rejst efter den såkaldte "Padborg-sag" omhandler cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport, der blev udført af biler over 3.500 kg., og da varebiler hidtil ikke har været omfattet af loven, fandt parterne ikke anledning til på tidspunktet for aftalens indgåelse at inddrage varebiler i deres løsningsforslag.



FH og DA anbefaler, at godskørsel mellem koncernforbundne selskaber betragtes som firmakørsel, hvortil der ikke kræves tilladelse. Denne undtagelse skal alene gælde for koncernforbundne selskaber, der ikke kører med gods for virksomheder/kunder uden for koncernen.

FH og DA anbefaler endvidere, at der udføres en effektiv og proportionel kontrol med, om udenlandske og danske vognmænd lever op til kravene om aflønning i udstationeringsloven og godskørselsloven.

FH og DA anbefaler i tilknytning hertil bl.a., at det er en myndighedsopgave at føre kontrol med, om udenlandske vognmænd har anmeldt cabotagekørsel og kombinerede transportere og for disse kørsler aflønnet sine chauffører i overensstemmelse med kravene i forslaget. Parterne anbefaler ligeledes, at der bliver udviklet en nem og effektiv elektronisk registreringsmulighed for udenlandske vognmænd via en applikation til mobiltelefoner.

FH og DA anbefaler, at det er en myndighedsopgave i forbindelse med udstedelse og fornyelse af godskørselstilladelse – og ved risikobaserede stikprøver – at kontrollere, om virksomheden aflønner sine medarbejdere efter de foreslåede regler.

Som begrundelse for, at den foreslåede regulering for så vidt angår udenlandsk ansatte chauffører alene har sigte på cabotagekørsel og kombinerede transportere og ikke eksempelvis internationale transportere, har FH og DA peget på, at international transport givet dens grænseoverskridende karakter skal reguleres på EU-niveau, mens cabotagekørsel og kombineret transport mere kan sidestilles med national transport og derfor bør reguleres nationalt

1.4. Kommissorium

Efter regeringsskiftet i forlængelse af folketingsvalget i maj 2019 besluttede regeringen i august 2019 at nedsætte et lovforberedende udvalg, der fik til opgave at udmønte anbefalingerne fra FH og DA i et lovforslag senest den 1. december 2019. Udvalgets opgaver er beskrevet i udvalgets kommissorium:

”Den 4. april 2019 oversendte FH og DA deres fælles forslag til løsning af udfordringer med sikring af sædvanlig dansk aflønning ved godskørsel, bus- og godscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark til den daværende regering.

Anbefalingerne bygger på et fælles ønske om at sikre ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører bus- og godscabotagekørsel og kombinerede transportere i Danmark, samt et ønske om, at danske transportvirksomheder følger omkostningsniveauet efter en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarksparter i Danmark.

International vejtransport, hvor en udenlandsk chauffør kører en transport mellem Danmark og et andet land, og transitkørsel, hvor en udenlandsk virksomhed alene forestår en transport igennem landet, er ikke omfattet.



Den nuværende regering vil arbejde for, at FH og DA's anbefalinger af 4. april 2019 udmøntes og derfor nedsættes et udvalg med deltagelse af relevante ministerier samt arbejdsmarkedsparter, som skal udforme forslag til lovgivning på baggrund af anbefalingerne.

Med udgangspunkt i anbefalingerne fra FH og DA får udvalget til opgave at arbejde ud fra følgende målsætninger:

- Et omkostningsniveau for udenlandske transportvirksomheders aflønning af chauffører, der svarer til omkostningsniveauet for danske transportvirksomheder ved udførelsen af tilsvarende arbejde i medfør af bus- og godskørselslovens bestemmelser om lønvilkår for danske chauffører.*
- Etableringen af et nyt register, hvor udenlandske transportvirksomheder, der kører cabotage, buscabotage eller kombinerede transporter i Danmark, senest ved turens start skal anmelde sig til et dansk register samt et nemt og effektivt registreringsystem.*
- En ændring af bus- og godskørselslovens bestemmelser om lønvilkår for chauffører ansat af danske transportvirksomheder.*
- Etablering af et effektivt kontrolsystem. Udvalget skal i den forbindelse fremsætte forslag om, hvordan kontrolopgaven praktisk skal tilrettelægges*

Udvalget skal endelig belyse lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser, herunder både i forhold til erhvervslivet og for det offentlige.

Arbejdet kan organiseres i undergrupper til udvalget under ledelse af det/de relevante ministerier.

Forslag til lovgivning skal udarbejdes i regi af udvalget og oversendes til regeringen som en del af afrapporteringen fra udvalgsarbejdet. Lovforslagenes overensstemmelse med EU-retten skal belyses. Udvalget kan lægge op til, at tvivlsspørgsmål om forslagernes EU-medholdelighed drøftes med Europa-Kommissionen.

De ministerier, der skal deltage i udvalgsarbejdet, er

- Beskæftigelsesministeriet*
- Transport- og Boligministeriet*
- Justitsministeriet*
- Erhvervsministeriet*
- Finansministeriet*

De arbejdsmarkedsorganisationer, der skal deltage i udvalgsarbejdet, er

- FH*
- DA*

Udvalgsarbejdet forankres i Beskæftigelsesministeriet. Dette ministerium varetager sekretariatsfunktionen i samarbejde med de øvrige ministerier, der er repræsenteret i udvalget.

Udvalgets arbejde skal påbegyndes hurtigst muligt og skal afsluttes senest den 1. december 2019.”

1.5. Udvalgets sammensætning

Udvalget havde på tidspunktet for betænkningens afgivelse følgende sammensætning

- Afdelingschef Sidsel Nordengaard, Beskæftigelsesministeriet (formand)
- Advokat Evelyn Jørgensen, Fagbevægelsens Hovedorganisation
- Underdirektør Steen Müntzberg, Dansk Arbejdsgiverforening
- Afdelingschef Claus Andersen, Transport- og Boligministeriet
- Afdelingschef Brian Wessel, Erhvervsministeriet
- Afdelingschef Kent Harnish, Finansministeriet
- Afdelingschef Pernille Breinholdt Mikkelsen, Justitsministeriet

Udvalget er blevet betjent af et sekretariat under ledelse af kontorchef Eva Jensen, Beskæftigelsesministeriet, med deltagelse fra FH, DA, Beskæftigelsesministeriet, Transport- og Boligministeriet, Erhvervsministeriet, Finansministeriet og Justitsministeriet.

1.6. Mødeafholdelse

Udvalget har afholdt i alt 6 møder. Første møde blev afholdt den 6. september 2019, og sidste møde blev afholdt den 26. november 2019.

1.7. Henvendelser til udvalget

Til brug for udvalgsarbejdet har brancheorganisationen ITD og arbejdsgiverorganisationen ITD/arbejdsgiver (herefter ITD) den 21. november 2019 sendt en række bemærkninger vedrørende FH og DA's anbefalinger. ITD er enig i anbefalingen om at ændre udstationeringsloven og indføre krav om, at udenlandske transportvirksomhed skal følge dansk lønniveau.

ITD er derimod ikke enig i DA og FH's anbefalinger til ændringer af godskørselsloven, som ifølge ITD vil gøre det dyrere og medføre flere administrative byrder for danske vognmænd, hvis ikke vognmanden er omfattet af en 3F-overenskomst. ITD foreslår i stedet, at godskørselslovens ændres således, at der er valgfrihed med hensyn til valg af landsdækkende overenskomster indgået på organisationsniveau.

Udvalget har på møde den 26. november 2019 drøftet ITD's henvendelse.

Kapitel 2: Vejpakken

I maj 2017 fremsatte Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) en række forslag i den første Vejpakke. Vejpakken indeholder forslag til ændring af en række centrale regelsæt på vejtransportområdet: Forordning om adgang til markedet for godskørsel ("Cabotageforordningen")¹, forordningen om adgangen til erhvervet², køre- og hviletidsforordningen³, takografforordningen⁴, kontroldirektivet⁵ samt et nyt forslag til særlige regler om udstationering i vejtransportsektoren.

Derudover indeholdt anden del af Vejpakken, som blev fremsat i november 2017, et forslag til ændring af direktivet om kombineret transport⁶ og ændring af busforordningen⁷. Førstnævnte forslag er i vidt omfang blevet forhandlet i Rådet for Den Europæiske Union (herefter Rådet) sammen med første del af Vejpakken, mens sidstnævnte ikke har været genstand for forhandlinger i Rådet.

Formålet med forslagene i Vejpakken er at skabe klare regler, sikre lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren, fremme effektiv håndhævelse og forbedre de sociale forhold for chauffører.

Forhandlingerne om Vejpakken har været langstrakte og præget af store modsætningsforhold mellem medlemsstaterne i Rådet og i Europa-Parlamentet (herefter Parlamentet).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

² 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.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

⁶ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

Den 3. december 2018 blev der vedtaget en generel indstilling i Rådet til forslagene i Vejpakken (inkl. ændringer til direktivet om kombineret transport, men ekskl. ændringer til busforordningen). Parlamentet vedtog sin holdning til busforordningen den 14. februar 2019, til direktivet om kombineret transport den 27. marts 2019 og til de øvrige forslag i Vejpakken den 4. april 2019.

For Vejpakkens endelige vedtagelse udestår trilogforhandlinger mellem Parlamentet, Kommissionen og Rådet. Trilog-forhandlingerne er påbegyndt i oktober 2019, og der stræbes efter at afslutte forhandlingerne i løbet af 2019.

Som en del af trilogforhandlingerne om Vejpakken indgår for eksempel følgende elementer, der kan være med til at understøtte formålene om at skabe klare regler, sikre lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren, fremme effektiv håndhævelse og forbedre de sociale forhold for chauffører:

- Opretholdelse af forbud mod afholdelse af regulære ugentlige hvil (minimum 45 timer) i køretøjet.
- Virksomheder pålægges et krav om at organisere arbejdet på en sådan måde, at chaufføren regelmæssigt kan vende hjem/tilbage til virksomhedens etableringssted.
- Der fastsættes sektorspecifikke udstationeringsregler for chauffører i vejtransportsektoren, der er tilpasset erhvervets høje mobilitet og grænseoverskridende karakter. Der fastsættes herunder sektorspecifikke håndhævelsesredskaber.
- Forbedrede håndhævelsesmuligheder ved hjælp af en markant fremrykning af krav om intelligente takografer i alle køretøjer i international vejtransport samt udvidet funktionalitet og anvendelsesområde for den intelligente takograf.
- Værn mod systematisk cabotagekørsel i form af en karenperiode i hvilken der ikke må udføres ny cabotagekørsel samt værn mod muligheden for systematisk at udføre vejdelen af en kombineret transport med udenlandske køretøjer.
- Værn mod postkasseselskaber i form af skærpede etableringskrav til vejtransportvirksomheder.
- Varebiler i international transport omfattes af reglerne om adgang til erhvervet på vejtransportområdet.

Det understreges, at forhandlingerne om Vejpakken fortsat pågår, hvorfor udfaldet af forhandlingerne – herunder om ovenstående emner – fortsat er ukendt.

Som ovenfor nævnt indgår et forslag til et nyt direktiv med særlige udstationeringsregler i vejtransportsektoren i forhandlingerne om Vejpakken. Baggrunden for forslaget er, at de generelle udstationeringsregler er svære at anvende i vejtransportsektoren, grundet sektorens mobile karakter og den ofte lave tilknytning til det land, hvori der leveres tjenesteydelser.

Formålet med de sektorspecifikke udstationeringsregler er at fastslå, hvornår chauffører i vejtransportsektoren skal anses som udstationerede. Derudover lægger forslaget op til at indføre fælles europæiske håndhævelsesredskaber, der alene kan anvendes ved håndhævelse af



udstationeringsreglerne i vejtransportsektoren. Det vil sige, at medlemsstaterne alene kan anvende bestemte redskaber i forbindelse med håndhævelse af udstationeringsreglerne i forhold til udstationerede chauffører.

Der indføres herunder fælles europæiske regler for registrering, idet det foreslås, at der skal registreres en udstationeringserklæring indeholdende en række oplysninger via systemet IMI (Internal Market Information System). Derudover indeholder forslaget regler om hvilke dokumenter, en chauffør skal kunne forevise i forbindelse med vejsidekontrol af udstationeringsreglerne og hvilken dokumentation, en transportvirksomhed skal kunne fremlægge efter udstationeringsperioden.

Hvis de nye regler vedtages, vil der skulle tages stilling til, om den foreslåede anmeldelsesordning i kapitel 5 og de foreslåede dokumentationskrav i kapitel 6 skal tilpasses som følge af de fælles europæiske regler for registrering og dokumentation i forbindelse med udstationering i vejtransportsektoren. Det vil herunder skulle afdækkes, om de fælleseuropæiske regler for registrering via IMI vil kunne anvendes som led i håndhævelsen af det danske overenskomstmæssige omkostningskrav over for udenlandske vognmænd. Det bemærkes, at de nærmere krav til registrering og dokumentation fortsat er genstand for forhandling. Oplysningerne i den foreslåede anmeldelsesordning i kapitel 5 og de foreslåede dokumentationskrav i kapitel 6 svarer i vidt omfang til, hvad der fremgår af det seneste forslag til sektorspecifikke udstationeringsregler i Vejpakken

Da forhandlingerne om Vejpakken fortsat pågår, er de kommende regler for udstationering i vejtransportsektoren fortsat ukendte. anbefalingerne fra DA og FH er udarbejdet ud fra de gældende udstationeringsregler. Det kan ikke udelukkes, at der med Vejpakken indføres regler, der vil ændre på disse rammer.

Da udfaldet af forhandlingerne og tidshorizonten herfor dog fortsat er ukendt, håndteres anbefalingerne fra DA og FH inden for rammerne af gældende ret.

Kapitel 3: Krav til lønvilkår m.v.

3.1. Gældende nationale regler om lønvilkår på vejtransportområdet

3.1.1. Generelt om regulering af lønvilkår i Danmark

I Danmark lovgives der generelt ikke om løn og lønniveau. Lønnen fastsættes i stedet gennem kollektive overenskomster og individuelle ansættelsesaftaler. Et vigtigt element i den såkaldte ”danske model” er, at der kan anvendes kollektive kampskridt – konflikt – for at opnå en overenskomst om blandt andet lønvilkår. Konfliktretten er udviklet gennem mangeårig arbejdsretlig praksis.

Konfliktretten er dog ikke uden grænser i Danmark. Dels er der grænser for, hvilke metoder der kan tages i brug i bestræbelsen på at opnå overenskomst, og dels skal der, jf. Arbejdsrettens praksis, være en interesse af passende styrke og aktualitet i overenskomstdækning på det naturlige faglige område, som den organisation, der varsler konflikten, dækker. Det er ikke et krav, at en fagforening, som varsler konflikt, har medlemmer på den pågældende virksomhed, og der vil i nogle tilfælde være adgang til at konflikte, selvom den pågældende arbejdsgiver i forvejen har overenskomst med en anden fagforening.

I forhold til cabotagekørsel og kombineret transport kan det være vanskeligt effektivt at anvende kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst. En konflikt forudsætter bl.a., at den faglige organisation kender det sted, hvor arbejdet bliver udført. På transportområdet er der imidlertid ikke et konkret sted at iværksætte konflikt, når vognmanden har hjemsted i en anden medlemsstat, og den faglige organisation ikke har kendskab til vognmanden, og dermed heller ikke vognmandens adresse, samarbejdspartnere i Danmark samt omfanget af vognmandens kørsel i Danmark.

3.1.2. Godskørselsloven

Danske vognmænd, der udfører godskørsel for fremmed regning, skal have tilladelse hertil, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1.

Færdselsstyrelsen udsteder tilladelser 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. Pr. 1. juli 2019 er også godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, omfattet af krav om tilladelse, jf. § 1, stk. 2.

Begrebet ”godskørsel for fremmed regning” er i godskørselslovens § 1, stk. 4, defineret som kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvormed der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger.

Modsat er ”firmakørsel” defineret i § 1, stk. 5, som kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods

som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Det afgørende er således, om det transporterede gods tilhører køretøjets registrerede bruger eller på anden vis er tilknyttet den registrerede bruger, hvor selve transporten repræsenterer en underordnet funktion for den pågældende virksomhed. Firmakørsel forudsætter ikke tilladelse.

Efter Færdselsstyrelsens faste praksis vil der være tale om godskørsel for fremmed regning, hvis én selvstændig virksomhed med eget CVR-nummer fragter gods, der ejes af en anden selvstændig virksomhed med eget CVR-nummer.

Indehavere af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelsen har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster, om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden.

Bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561. Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, at denne bestemmelse svarer til bestemmelsen i § 6, stk. 2, i den tidligere gældende lov om godstransport med motorkøretøjer. I forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736, er det anført, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til en kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen kan støtte ret på et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren.

I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004 fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren.

Ved manglende overholdelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, kan tilladelsen til godskørsel efter omstændighederne tilbagekaldes, jf. godskørselslovens § 12, stk. 1, litra a. Der henvises i øvrigt til afsnit 6.4.2.3 om sanktioner.

3.1.3. Buskørselsloven

Danske vognmænd, der udfører erhvervmæssig personbefordring, skal have tilladelse hertil, jf. buslovens § 1, stk. 1.

Færdselsstyrelsen udsteder tilladelser til erhvervmæssig personbefordring i busser, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1. Det følger af buskørselslovens § 18, stk. 2, at indehavere af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de

pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelsen i buskørselslovens § 18, stk. 2, svarer indholdsmæssigt til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises således til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven.

Ved manglende overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, kan tilladelsen til buskørsel efter omstændighederne tilbagekaldes, jf. buskørselslovens § 14, stk. 1, litra a. Der henvises i øvrigt til afsnit 6.4.2.3 om sanktioner.

3.1.4. NORTRA-dommen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der indtil efteråret 2018 udstedte tilladelser til godskørsel og buskørsel, fortolkede indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, således, at chauffører, der udfører godskørsel eller buskørsel, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende kollektiv overenskomst på de pågældende områder. På tidspunktet for Højesterets dom var der indgået landsdækkende overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

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

En konsekvens af Højesterets dom af 4. februar 2015 er imidlertid, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven og i buskørselsloven.

Med Højesterets dom kan de gældende bestemmelser ikke længere anvendes i overensstemmelse med intentionerne anført i bemærkningerne, der efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens fortolkning ikke indebar en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører levede op til, at løn, hviletid m.v. ikke måtte blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

3.2. Gældende EU-regler om lønvilkår på vejtransportområdet

3.2.1. Gældende regler for cabotagekørsler og kombineret transport

Cabotagekørsel med gods

Cabotagekørsel med gods er reguleret i cabotageforordningen (forordning nr. 1072/2009).

Cabotagekørsel med gods omfatter indenrigskørsel i en anden medlemsstat end etableringsstaten,



som sker efter en international kørsel. Transportvirksomheden må udføre op til 3 cabotagekørsler i værtsmedlemsstaten inden for 7 dage efter aflæsning af godset, jf. nærmere forordningens artikel 8, stk. 2.

Cabotageforordningen harmoniserer de krav, som en værtsmedlemsstat kan stille i forhold til udførelsen af cabotagekørsel på dens område. Det fremgår således af forordningens artikel 9, stk. 1, at udførelsen af cabotagekørsel, medmindre der i de fællesskabsretlige regler er truffet bestemmelse om andet, er underlagt lovgivningen i værtsmedlemsstaten inden for de specifikke opregnede områder. De opregnede områder omfatter ikke det lønniveau, som virksomheden skal følge.

Det følger imidlertid af 17. betragtning i præambelen til forordningen, at udstationeringsdirektivet⁸ finder anvendelse på virksomheder, der udfører cabotagekørsel. Det betyder, at værtsmedlemsstaten kan håndhæve udstationeringsdirektivet i forhold til udførelsen af cabotagekørsel.

Cabotagekørsel med bus

Cabotagekørsel med bus er reguleret i busforordningen (forordning nr. 1073/2009). Cabotagekørsel med bus omfatter, ligesom cabotagekørsel med gods, indenrigskørsel i en anden medlemsstat end etableringsstaten. Modsat cabotagekørsel med gods er der ikke et krav om en forudgående international tur for at opnå adgang til buscabotagekørsel i en værtsmedlemsstat. Definitionen af buscabotagekørsel i forordning 1073/2009 er formuleret således, at det alene fremgår, at buscabotagekørsel skal være midlertidig og foregå i en begrænset periode. Der er i forordningen ikke nærmere redegjort for, hvordan dette skal fortolkes. Danmark har fortolket EU-reglerne således, at det med virkning fra den 1. november 2019 kun er muligt at udføre buscabotage i Danmark i syv sammenhængende dage pr. kalendermåned.

Busforordningen harmoniserer de krav, som en værtsmedlemsstat kan stille i forhold til udførelsen af cabotagekørsel på dens område. Det fremgår således af forordningens artikel 16, stk. 1, at cabotagekørslen, medmindre andet er fastsat i de fællesskabsretlige regler, er underlagt lovgivningen i værtsmedlemsstaten inden for de specifikke opregnede områder, der – ligesom godscabotagekørsel – ikke omfatter det lønniveau, som virksomheden skal følge.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

Ligesom ved cabotagekørsel med gods følger det imidlertid af 11. betragtning i præamblen til forordningen, at udstationeringsdirektivet finder anvendelse på virksomheder, der udfører cabotagekørsel med bus.

Kombineret transport

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

Kombineret transport omfatter transport af varer mellem medlemsstaterne, hvor den indledende eller afsluttende strækning sker ad vej, og den resterende strækning sker ad jernbane, indre vandveje eller søvejen, når denne resterende strækning er over 100 km i lige linje, jf. nærmere direktivets artikel 1. Det indebærer fx, at en transport, der foregår med skib fra Rotterdam i Holland til Frederikshavn i Danmark, og som herefter ad vej transporteres til Aalborg, omfattes af reglerne om kombineret transport.

Direktivet fastsætter i artikel 4, at enhver transportvirksomhed, der er etableret i en medlemsstat og opfylder betingelserne for adgang til erhvervet og til markedet for godstransport mellem medlemsstaterne, har ret til i forbindelse med en kombineret transport mellem medlemsstaterne at udføre transporten på de indledende og/eller afsluttende vejstrækninger, der udgør en integrerende del af den kombinerede transport, uanset om disse vejstrækninger passerer en grænse. Endvidere indeholder direktivet bestemmelser om bl.a. fritagelse fra bevillingsordninger og nedsættelse af afgifter for køretøjer, der anvendes til kombineret transport, jf. artikel 2 og 6.

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

3.2.2. Udstationeringsdirektivet

Udstationeringsdirektivets bestemmelser finder anvendelse på virksomheder, der udfører gods- og buscabotagekørsel samt kombineret transport, jf. ovenfor. Det indebærer, at udstationeringsdirektivets bestemmelser skal iagttages ved regulering af nævnte transportområder. Samtidig kan værtsmedlemsstatens regulering af nævnte transportområder ikke ske udelukkende efter EUF-traktatens artikel 56 om fri udveksling af tjenesteydelser og forbud mod restriktioner, men værtsmedlemsstatens regulering skal ske med respekt for udstationeringsdirektivet og EUF-traktatens artikel 56.

Udstationeringsdirektivet har til formål at fremme udveksling af tjenesteydelser over medlemsstaternes grænser, hvilket forudsætter fair konkurrence og forholdsregler, der sikrer, at arbejdstagernes rettigheder respekteres, jf. 5. betragtning i præamblen til direktivet.

Udvalget har overvejet mulige relevante bestemmelser i udstationeringsdirektivet i forhold til at gennemføre FH og DA's anbefalinger under videst mulig hensyntagen til den danske arbejdsmarkedsmodel.

Udvalget har dels overvejet brugen af direktivets artikel 3, stk. 1, om de såkaldte kernerettigheder vedrørende løn- og arbejdsvilkår, som en udstationeret skal sikres i værtslandet, ligesom udvalget har overvejet brugen af direktivets artikel 3, stk. 10, om muligheden for at stille yderligere krav til udenlandske tjenesteydere under henvisning til grundlæggende retsprincipper (ordre public).

Det fremgår af direktivets artikel 3, stk. 1, at medlemsstaterne påser, at de virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, og som udstationerer arbejdstagere på deres område som led i en grænseoverskridende udveksling af tjenesteydelser, uanset hvilken lovgivning der finder anvendelse på ansættelsesforholdet, inden for de områder, som er nævnt i bestemmelsen, sikrer de udstationerede arbejdstagere de arbejds- og ansættelsesvilkår, som er fastsat i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres.

Med henblik herpå indeholder bestemmelsen en udtømmende opregning af de områder, inden for hvilke medlemsstaterne kan gøre gældende, at de gældende bestemmelser i værtsmedlemsstaten finder anvendelse. Områderne er:

- Maksimal arbejdstid og minimal hviletid.
- Mindste antal betalte feriedage pr. år.
- Mindsteløn, herunder overtidsbetaling.
- Betingelser for at stille arbejdstagere til rådighed, herunder via vikarbureauer.
- Sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen.
- Beskyttelsesforanstaltninger for gravide kvinder og kvinder, der lige har født samt for børn og unge.
- Ligebehandling samt andre regler om ikke-diskrimination.

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

Bestemmelsen udgør således en undtagelse fra ordningen i artikel 3, stk. 1, og er en fravigelse af det grundlæggende princip om fri udveksling af tjenesteydelser, som udstationeringsdirektivet er baseret på. Bestemmelsen skal derfor fortolkes strengt og indskrænkende, jf. præmis 31 og 49 i *C-319/06, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Storhertugdømmet Luxembourg* (herefter *C-319/06*), og kan således ikke fastlægges ensidigt af medlemsstaterne uden kontrol af EU's institutioner, jf. præmis 30 i *C-319/06*. Heraf følger, at den offentlige orden kun kan

påberåbes, når der foreligger en virkelig og tilstrækkelig alvorlig trussel mod et grundlæggende samfundshensyn, jf. præmis 50 i *C-319/06*.

De bestemmelser, som en medlemsstat betegner som nationale ordens- og sikkerhedsforskrifter, skal forstås som bestemmelser, hvis overholdelse er blevet anset for at være så afgørende for opretholdelsen af den pågældende medlemsstats politiske, sociale og økonomiske organisation, at de kræves overholdt af enhver person, der befinder sig på denne medlemsstats nationale område, jf. præmis 29 i *C-319/06*.

Udtrykket ”ordre public bestemmelser” skal forstås således, at det dækker over de obligatoriske regler, som ikke kan fraviges, og som i kraft af deres art og formål tilgodeser ufravigelige krav i almenhedens interesse, jf. præmis 32 i *C-319/06*.

Under alle omstændigheder er det fastsat i artikel 3, stk. 10, at medlemsstaternes udnyttelse af muligheden efter bestemmelsen ikke fritager dem fra at opfylde deres forpligtelser i henhold til EUF-traktaten, navnlig forpligtelserne vedrørende den frie udveksling af tjenesteydelser, som ifølge udstationeringsdirektivets 5. betragtning i præamblen udtrykkeligt skal fremmes, jf. præmis 33 i *C-319/06*.

En medlemsstat, der påberåber sig hensyn, der skal retfærdiggøre en fravigelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, skal fremlægge en analyse af egnetheden og forholdsmæssigheden af den restriktive foranstaltning, som den har truffet, og fremlægge præcise oplysninger, der kan underbygge dens argumentation, jf. præmis 51 i *C-319/06*.

Det bemærkes, at udstationeringsdirektivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/957 af 28. juni 2018 om ændring af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser. Ændringsdirektivet indeholder en ordre public-bestemmelse, der svarer til den nuværende bestemmelse i artikel 3, stk. 10.

3.2.3. Vurdering af parternes anbefalinger i forhold til EU-retten

Anbefalingerne fra DA og FH indebærer, at udenlandske vognmænds manglende overholdelse af omkostningsniveauet skal kunne straffes med bøde. De pågældende chauffører vil efter anbefalingerne ikke kunne støtte individuel ret på det pågældende omkostningsniveau.

Udvalget har lagt til grund, at anbefalingerne fra FH og DA er udtryk for et fælles ønske om at adressere den særlige problemstilling på transportområdet, at udenlandske virksomheder konkurrerer med danske virksomheder ud fra meget forskellige forudsætninger og konkurrencevilkår. Udenlandske virksomheders omkostninger til aflønning af chauffører kan således holdes på et meget lavt niveau, uden at de faglige organisationer effektivt kan imødegå dette ved anvendelse af kollektive kampskridt for at opnå en overenskomst om fx lønvilkår, blandt andet som følge af transportområdets i sagens natur særdeles mobile karakter. Dermed er vilkårene forbundet med kørsel i Danmark meget forskellige for danske og udenlandske virksomheder.



Hvis der skal sikres mere fair konkurrence i situationer, hvor udenlandske virksomheder er i direkte konkurrence med danske virksomheder, er det nødvendigt at indføre et offentligretligt krav om et bestemt omkostningsniveau for aflønning, som danske virksomheder er underlagt. Der er tale om en isoleret løsning på transportområdet, som er begrundet i branchens særlige forhold.

Som nævnt følger det af artikel 3, stk. 10, første led, i udstationeringsdirektivet, at direktivet ikke er til hinder for, at medlemsstaterne, under iagttagelse af traktaten, uden forskel pålægger nationale virksomheder og andre staters virksomheder arbejds- og ansættelsesvilkår på andre områder end dem, der nævnt i direktivets artikel 3, stk. 1, første afsnit, for så vidt der er tale om grundlæggende retsprincipper (ordre public). Medlemsstaterne har således mulighed for under iagttagelse af EUF-traktaten, herunder kravet om ikke-forskelsbehandling, at pålægge virksomheder, som udstationerer arbejdstagere på deres område, arbejds- og ansættelsesvilkår på andre områder end dem, der er nævnt i direktivets artikel 3, stk. 1, første afsnit, når dette er begrundet i ordre public-hensyn.

Som nævnt ovenfor har EU-Domstolen i sag C-319/06 udtalt, at "de bestemmelser, som en medlemsstat betegner som nationale ordens- og sikkerhedsforskrifter, må forstås således, at der sigtes til bestemmelser, hvis overholdelse er blevet anset for at være så afgørende for opretholdelsen af den pågældende medlemsstats politiske, sociale og økonomiske organisation, at de kræves overholdt af enhver person, der befinder sig på denne medlemsstats nationale område, eller i forbindelse med ethvert retsforhold i denne stat", og at udtrykket "ordre public-bestemmelser" skal forstås således, at det dækker de "obligatoriske regler, som ikke kan fraviges, og som i kraft af deres art og formål tilgodeser ufravigelige krav i almenhedens interesse".

En udmøntning af anbefalingen fra DA og FH vil betyde indførelse af et offentligretligt krav om et bestemt omkostningsniveau for aflønning, der varetager hensynet til at sikre fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark og efter samme principper, som har været gældende siden 1973 på godstransportområdet. Kravet vil dermed svare til, hvad der allerede gælder i dag efter godskørselsloven og buskørselsloven i forhold til danske vognmænd, dog således at danske vognmænd, der ikke overholder reglerne om lønvilkår, ikke straffes med bøde, jf. godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, modsætningsvist, samt buskørselslovens § 22, stk. 1, nr. 1, modsætningsvist, men efter omstændighederne kan få tilbagekaldt deres tilladelser, jf. godskørselslovens § 12, stk. 1, litra a, samt buskørselslovens § 14, stk. 1, litra a. Det må antages, at der herved bliver tale om et ufravigeligt krav, der som nævnt varetager hensynet til at sikre en fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark. Anbefalingerne vil således bl.a. være med til at undgå konkurrenceforvridninger på transportområdet. Dette hensyn er udtrykkeligt anerkendt i udstationeringsdirektivet, jf. førnævnte 5. indledende betragtning til direktivet. Anbefalingerne må også anses for egnet til at varetage dette hensyn. Det må endvidere anses for at være nødvendigt, idet der ikke kan peges på mindre indgribende foranstaltninger.

Den danske regulering af lønforhold på arbejdsmarkedet sker udelukkende gennem kollektive overenskomster og indebærer i et EU-retligt perspektiv en meget effektiv håndhævelse, fordi overenskomsten både kan håndhæves individuelt, af fagforeningen på vegne af et medlem og selvstændigt af fagforeningen som et overenskomstbrud. Derudover medvirker det fagretlige system til en hurtig og smidig håndhævelse. I Danmark lovgives der således ikke om en mindsteløn, og kollektive overenskomster almengøres heller ikke ved lov. Dette har siden 1899 som "arbejdsmarkedets grundlov" været overladt til arbejdsmarkedets parter. Hvis der ved lov skulle fastsættes krav om mindsteløn på transportområdet, ville der dermed ske en fravigelse af en over 100 år gammel fasttømret dansk ordning respekteret af den danske lovgiver.

Danmark vil således ikke – uden at gøre vold på sin "politiske, sociale og økonomiske organisation", jf. C-319/06 – kunne regulere konkurrence- og arbejdsvilkårene på transportområdet på en mindre indgribende måde.

Hertil kommer, at anbefalingerne fra DA og FH udelukkende er rettet mod cabotagekørsler og kombinerede transporter udøvet af udenlandske vognmænd, som er i direkte konkurrence med danske vognmænd. Anbefalingerne omfatter således ikke transitkørsel eller international kørsel til eller fra Danmark.

Udvalget er på denne baggrund mest tilbøjelig til at mene, at det er muligt med hjemmel i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, som fortolket af EU-Domstolen, at gennemføre anbefalingerne fra DA og FH ud fra ordre public-hensyn.

Der er dog en risiko for, at Kommissionen og i sidste ende EU-Domstolen vil finde, at hvis Danmark måtte anse det for nødvendigt at fastsætte konkurrence- og arbejdsvilkår på transportområdet, som også gælder for udenlandske vognmænd, der udøver cabotagekørsel eller kombineret transport i Danmark, kan dette ikke gøres ud fra ordre public-hensyn.

Der er således en procesrisiko forbundet med gennemførelsen af anbefalingerne fra DA og FH under henvisning til udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10.

3.4. Forslag til tilpasning af national ret

3.4.1. Godskørselsloven og buskørselsloven

Det følger af anbefalingerne fra DA og FH, at det i national lovgivning skal sikres, at udenlandske vognmænd, der kører cabotagekørsel og kombinerede transporter i Danmark, skal følge niveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på hhv. bus- og godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og at godskørselsloven og buskørselsloven skal justeres på den baggrund. Det er i forlængelse heraf og på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 udvalgets vurdering, at godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, skal ændres.

Udvalget anbefaler på den baggrund at ændre godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, således, at der indføres et lovmæssigt krav for vognmandsvirksomheder om at følge

omkostningsniveauet i en af de kollektive overenskomster på området, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark på bus- og godskørselslovens område og som gælder for hele det danske område; eller at vognmandsvirksomheder skal være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i bus- eller godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

For nærmere beskrivelse af fastlæggelse af omkostningsniveauet henvises til kapitel 4.1 nedenfor.

For så vidt angår virksomheder, der ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst som nævnt i forslaget til godskørselslovens § 6, stk. 3, er det således afgørende, om virksomheden følger omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster som nævnt i forslaget til godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1.

Det er dermed hensigten at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører lever op til, at løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

3.4.2. Godskørsel mellem koncernforbundne selskaber

Det følger af anbefalingerne fra DA og FH, at godskørsel mellem koncernforbundne selskaber, jf. principperne i kursgevinstlovens § 4, stk. 2, skal betragtes som firmakørsel, hvortil der ikke kræves tilladelse efter godskørselsloven. DA og FH anbefaler, at denne undtagelse alene skal gælde for koncernforbundne selskaber, der ikke kører med gods for virksomheder eller kunder uden for koncernen.

Kursgevinstlovens § 4, stk. 1, udgør en undtagelse fra den generelle kursgevinstbeskatning, idet bestemmelsen fastsætter, at tab på fordringer mellem koncernforbundne selskaber ikke kan fradrages. I lovens § 4, stk. 2, beskrives, hvad der i den sammenhæng forstås ved koncernforbundne selskaber. Det fremgår således, at som koncernforbundne selskaber anses selskaber og foreninger mv., hvor samme aktionærkreds ved fordringens erhvervelse eller på et senere tidspunkt direkte eller indirekte ejer mere end 50 pct. af stemmerne i hvert selskab.

Det følger af artikel 2, stk. 4, 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 (forordningen om adgangen til erhvervet), at en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervsmæssigt øjemed.

Det følger således af forordningen om adgangen til erhvervet, at enhver juridisk person anses som en virksomhed i forordningens forstand. En virksomhed med et CVR-nummer er en selvstændig juridisk enhed og er således en virksomhed i forordningens forstand.

Definitionen af firmakørsel fremgår af artikel 1, stk. 5, litra d, nr. 1-5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordningen om adgangen til markedet). Heraf fremgår det, at det blandt andet er et krav, at det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne.

Dette betyder samlet set, at en virksomhed er defineret som én juridisk person/enhed, og at det alene er inden for denne juridiske person/enhed, at der kan udføres firmakørsel. Da en koncern er sammensat af flere forskellige juridiske personer/enheder, vil det ikke være foreneligt med forordningernes bestemmelser at udføre firmakørsel inden for en koncern.

Det er derfor udvalgets vurdering, at det ikke vil være i overensstemmelse med forordningerne om adgangen til erhvervet og adgangen til markedet at gennemføre forslaget fra DA og FH om, at godskørsel mellem koncernforbundne selskaber, jf. principperne i kursgevinstlovens § 4, stk. 2, skal betragtes som firmakørsel, hvortil der ikke kræves tilladelse efter godskørselsloven.

3.4.3. Godskørsel for fremmed regning i varebiler

Ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 blev godskørsel for fremmed regning i varebiler omfattet af godskørselslovens krav om tilladelse. I forbindelse med lovforslagets vedtagelse blev det forudsat, at indehaver af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der måtte findes i kollektive overenskomster for varebiler. Således finder godskørselslovens § 6, stk. 3, også anvendelse på varebilsområdet i sin nuværende udformning.

Det følger af anbefalingerne fra DA og FH, at parterne ikke har fundet anledning til at foreslå justeringer i godskørselsloven for så vidt angår varebiler. Varebiler vil således fortsat være omfattet af den nuværende retstilstand.

3.4.4. Fastlæggelse af overenskomst indgået af mest repræsentative arbejdsmarkedsparter

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster, der må anses for at være indgået af de på hhv. bus- og godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne vurdering tager udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har og hvor mange lønmodtagere, der er omfattet af den pågældende lønmodtagerorganisation

overenskomster. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Det er Færdselsstyrelsen, der administrerer reglerne efter godskørselsloven og buskørselsloven. Det er hensigten, at det også fremover vil være Færdselsstyrelsen, der administrerer områderne.

Det vil således også være Færdselsstyrelsen, der løbende foretager vurderingen af spørgsmålet om repræsentativitet i overensstemmelse med gældende praksis, idet Færdselsstyrelsens vurdering fremadrettet vil blive foretaget på et mere klart og præcist lovgrundlag. Overenskomstnævnet kan høres til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark. Sager herom vil skulle anlægges ved Arbejdsretten.

Udvalget anbefaler, at Færdselsstyrelsen på sin hjemmeside offentliggør, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de på hhv. bus- og godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Det anbefales, at indholdet af disse kollektive overenskomster desuden gøres tilgængelig via Færdselsstyrelsens hjemmeside.



Kapitel 4: Overvejelser om fastlæggelse af omkostningsniveau

4.1. Fastlæggelse af omkostningsniveau for nationale virksomheder

Det følger af anbefalingerne fra DA og FH, at virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på gods- eller buskørselslovens område, eller er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i bus- eller godskørselslovens § 1, stk. 1 nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område i kraft af en sådan overenskomst opfylder godskørselslovens § 6, stk. 3., jf. kapitel 3.1. og kapitel 7.

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

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

Der er med formuleringen ”mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på transportområdet” lagt op en kvalificering af hvilke overenskomster, som må anses for at være mest retningsgivende for omkostningsniveauet på det pågældende faglige område på et givent tidspunkt. En sådan kvalificering af hvilke overenskomster, der kan lægges til grund, anvendes flere steder i dansk lovgivning, fx vikarloven, udstationeringsloven og cirkulæret om arbejdsklausuler.

På baggrund af den nuværende overenskomstdækning på transportområdet samt organiseringen på lønmodtagerside, hvor 3F's overenskomster udgør overenskomstgrundlaget for langt hovedparten af udstedte godskørselstilladelser, anses 3F's overenskomster på området for at være de mest retningsgivende for omkostningsniveauet på nuværende tidspunkt.

4.2. Fastlæggelse af omkostningsniveau for udenlandske virksomheder

I anbefalingerne fra DA og FH er det anført, at det skal afklares med regeringen, om det af hensyn til det EU-retlige krav om klarhed skal fremgå af selve lovteksten, lovbemærkningerne eller via bekendtgørelse eller andet, hvad der skal betales i løn til en udstationeret chauffør. Endvidere fremgår det af anbefalingerne fra DA og FH, at der skal fastsættes en timesats, som generelt skal være gældende i relation til udstationerede chauffører. Årsagen til, at FH og DA har valgt at

anbefale en fast timesats som en isoleret løsning på transportområdet, er hensynet til myndighedernes mulighed for at kunne kontrollere og håndhæve reglerne.

Vedrørende udformning af lovgivningen kan det anføres, at det ikke i sig selv vurderes at være mindre klart, hvis aflønningen fastsættes via bekendtgørelse i stedet for direkte i en lovbestemmelse. Til støtte for, at der i loven inkluderes en bemyndigelsesbestemmelse, og at det fastsættes i en bekendtgørelse udstedt med hjemmel heri, hvad der konkret skal betales i løn, kan det fremhæves, at overenskomsterne fornys med jævne mellemrum, og det derfor vil være uhensigtsmæssigt, hvis der hver gang skal vedtages en lovændring på den baggrund i Folketinget. Endvidere kan det nævnes, at det vil være en mulighed, at det af bemyndigelsen fremgår, at timesatsen fastsættes efter drøftelse med de pågældende arbejdsmarkedsparter, hvilket kan sikre det bedst mulige grundlag for fastsættelse af denne timesats.

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

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

Kapitel 5: Anmeldelse og registrering

I det følgende afsnit redegøres for de gældende regler for anmeldelse (afsnit 5.1), DA og FHs anbefalinger om anmeldelse og registrering for udenlandske transportvirksomheder (afsnit 5.2) samt udvalgets forslag til, hvordan anbefalingerne kan udmøntes (afsnit 5.3).

5.1. Gældende regler om anmeldelse og registrering

Udenlandske tjenesteydere, der midlertidigt leverer tjenesteydelser i Danmark, er, jf. udstationeringslovens §§7a-7f, omfattet af anmeldelsespligten til Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT). Anmeldelsespligten gælder både for virksomheder med ansatte i forbindelse med levering af tjenesteydelser og selvstændigt erhvervsdrivende uden ansatte.

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

Anmeldelsen til RUT skal ske senest samtidig med, at arbejdet igangsættes i Danmark. Derudover skal ændringer vedrørende de anmeldte oplysninger registreres senest førstkommande hverdag efter ændringen indtræder.

For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

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

Registret har til formål at give de danske myndigheder, herunder Arbejdstilsynet, politiet og Skatteforvaltningen, samt arbejdsmarkedets parter, mulighed for at sikre håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder og arbejdstagere, der udfører arbejde i Danmark.

Efter gældende regler er det Arbejdstilsynet, som har til opgave at kontrollere, at udenlandske virksomheder har foretaget anmeldelse i RUT. Tilsynet med anmeldelsespligten til RUT udføres blandt andet som led i den fælles myndighedsindsats for ordnede forhold, som varetages af Arbejdstilsynet, Skattestyrelsen og politiet. Arbejdstilsynet kan udstede et administrativt bødeforelæg, jf. udstationeringslovens § 10 a, stk. 1, nr. 1, ved manglende anmeldelse, ved anmeldelse af urigtige eller mangelfulde oplysninger eller ved anmeldelse, der ikke foretages rettidigt. I de situationer, hvor virksomheden ikke erkender at have overtrådt reglerne, overdrages sagen til politiet.

5.2. FH og DA's anbefalinger til registrering og anmeldelse

FH og DA foreslår, at inden en cabotagekørsel eller en kombineret transport udføres i Danmark, skal virksomheden anmelde deres aktivitet i et nyoprettet register. Virksomheden skal angive timeløn, position og tidspunkt. Desuden foreslås det, at anmeldelse og eventuelle ændringer i transportvirksomheders aktiviteter skal ske på en nem og effektiv elektronisk registreringsmulighed fx via en applikation til mobiltelefoner.

For DA er det afgørende, at den elektroniske registreringsmulighed er på plads senest på det tidspunkt, hvor de nye registreringskrav træder i kraft.

5.3. Forslag til ny anmeldelsesordning på transportområdet

Udvalget anbefaler, at der oprettes en særskilt anmeldelsesordning på transportområdet, som teknisk integreres i den eksisterende løsning for RUT. Udvalget vurderer, at brugen af den tekniske løsning for RUT som grundlag for den nye anmeldelsesordning vil betyde, at en række eksisterende visningsløsninger både for anmeldere og myndigheder vil kunne overføres til den nye anmeldelsesordning for transportbranchen og dermed medføre en tids- og ressourcebesparelse i forbindelse med udviklingen af den nye anmeldelsesordning.

Udvalget vurderer, at anmeldelsespligten for udenlandske tjenesteydere på transportområdet skal gælde for cabotagekørsel, såfremt køretøjets samlede totalvægt overstiger 3500 kg., samt vejdelen af kombineret transport og buscabotagekørsler. Anmeldelsespligten skal alene gælde virksomheder med ansatte.

Udvalget anbefaler, at en udenlandsk virksomhed for hver kørsel anmelder en række oplysninger, som indsendes elektronisk ved anvendelse af en brugerkonto, der oprettes til formålet. Disse gælder:

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

Yderligere oplysningskrav kan overvejes, hvis disse er berettigede og forholdsmæssige i forhold til EU-retten. Idet Vejpakken forventes at indeholde bestemmelser om administrative krav og kontrolforanstaltninger, anbefaler udvalget, at der tages højde herfor i udmøntningen af anmeldelsesordningen, herunder i forhold til hvilke oplysninger der kan stilles krav om i forbindelse med anmeldelsen. Det forventes fx, at Vejpakken vil indeholde krav om, at alle køretøjer over en overgangsperiode skal være udstyret med en intelligent takograf, der bl.a. automatisk registrerer køretøjets lokation samt aktiviteter som aflæsning og pålæsning.

Udvalget anbefaler, at der fastsættes en frist for anmeldelse svarende til den, der gælder for anmeldelse til RUT. Det vil sige, at anmeldelse skal ske senest samtidig med, at kørsel påbegyndes i Danmark. Formålet er at sikre, at oplysninger om en konkret transport er tilgængelige for de danske myndigheder senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, således at oplysningerne bl.a. er tilgængelige, hvis køretøjet standses af politiet. Derudover vil anmeldelse af udenlandske virksomheders kørsler indrettes på sådan en måde, at det er muligt for en udenlandsk virksomhed at anmelde flere planlagte kørsler. Virksomheden har mulighed for at ændre stamoplysninger for egen virksomhed samt oplysninger om chaufføren, der udfører den pågældende kørsel (jf. punkt 1 og 5). Ændring af dato for start og afslutning af kørsel kan ændres af virksomheden *før* den påbegyndes.

Registrering af anmeldelse af kørsel vil være tilpasset en mobilvisning, således at chaufføren på vegne af virksomheden nemt og effektivt kan foretage straks-registrering af kørsel. Udvalget vurderer, at en mobiltilpasset hjemmeside vil have de samme fordele som en applikation.

Udvalget anbefaler ligeledes, at der gives mulighed for frivilligt at uploade dokumenter i anmeldelsesordningen, så det gøres enkelt for virksomheden at overholde dokumentationskrav om fx ansættelseskontrakt mv.

Udvalget bemærker, at det bør overvejes, hvorvidt anmeldelsesordningen ligeledes skal anvendes med henblik på kontrol af anden lovgivning, fx arbejdsmiljølovgivning.

Det bemærkes, at den nye anmeldelsesordning for transportbranchen vil medføre, at kombineret transport og buscabotagekørsel ikke længere vil have anmeldelsespligt i RUT, men i en ny registerløsning. Muligheden for at anmelde disse transportere i RUT vil således blive teknisk fjernet i RUT-systemet.

Udvalget anbefaler desuden, at det nye lovfastsatte krav til aflønning først træder i kraft, når den nye anmeldelsesordning for transportbranchen er etableret.

5.3.1. Adgang til de anmeldte oplysninger

Politiet og særmyndigheden vil kunne tilgå de anmeldte oplysninger gennem et myndighedsmodul, som det er kendt fra RUT, for at kunne kontrollere og håndhæve anmeldelser og det lovfastsatte krav til aflønning. Gennem myndighedsmodulet vil både politiet og særmyndigheden også kunne se den udenlandske vognmands tidligere anmeldte kørsler og de tilknyttede oplysninger. Oplysninger

gennem myndighedsmodulet vil også kunne anvendes i vejsidekontrollen, hvor politiet vil kunne tilgå disse ”på stedet”. Det vil sikre, at oplysningerne er tilgængelige, hvis køretøjet standses af politiet. Derudover foreslås det, at myndighedsmodulet indrettes således, at det er muligt for politiet at underrette særmyndigheden gennem myndighedsmodulet om køretøjer standset som led i politiets kontrol, herunder om manglende overholdelse af anmeldelsespligten.

FH har peget på, at arbejdsmarkedets parter skal have adgang til de anmeldte oplysninger i det omfang, det er muligt inden for EU-rettens rammer.

5.3.2. Overvejelser om formålet med anmeldelsesordningen og de enkelte oplysningskrav

Som det fremgår af afsnit 6.2 om de EU-retlige rammer for håndhævelse, kan medlemsstaterne indføre administrative krav og kontrolforanstaltninger med henblik på kontrol af overholdelsen af omkostningskravet, hvis de administrative krav og kontrolforanstaltninger er nødvendige og egnede for at sikre overholdelse af omkostningskravet. I forbindelse med overvejelser omkring udformningen af en anmeldelsesordning, som foreslået af DA og FH, har det således været afgørende at klarlægge formålet med anmeldelsesordningen og de enkelte oplysningskrav, ligesom det har været overvejet, om ordningen både i sin helhed og de enkelte elementer er nødvendige, egnede og forholdsmæssige.

Det overordnede formål med anmeldelsesordningen er at skabe et grundlag for de danske myndigheders kontrol af, om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes (jf. afsnit 6.3.2.1). Nedenfor beskrives formålet med de enkelte oplysningskrav:

1. Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger
Formålet er at sikre, at kontrolmyndighederne kan kontakte og indhente oplysninger om den pågældende virksomhed, som er forpligtet til at overholde det lovfastsatte krav til aflønning i Danmark. Derudover skal virksomhedsoplysningerne anvendes af politiet i forbindelse med vejsidekontrol til at identificere, om den udenlandske virksomhed har anmeldt den konkrete kørsel i den nye registreringsløsning.
2. Oplysninger om transportform
Oplysningerne er nødvendige bl.a. med henblik på at kunne tilrettelægge en målrettet kontrol af de enkelte transportformer.
3. Identitet af køretøj (nummerplade)
Oplysningen anvendes i forbindelse med politiets vejsidekontrol for at identificere, om anmeldelse af den konkrete kørsel er foretaget i registret.
4. Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel
Der lægges op til, at virksomheden angiver dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.



Oplysningerne om kørselstidspunkt er nødvendige i forhold til at vurdere, om den pågældende chauffør får den lovfastsatte timesats i det tidsrum, chaufføren kører i Danmark. Dette kan kontrolleres ved at sammenholde kørselstidspunktet med de konkrete lønsedler og/eller arbejdstidsopgørelser, som der stilles krav om, at chaufføren skal medbringe (jf. afsnit 6.3.2.2).

5. Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel
Oplysningerne om identitet er nødvendige for at kunne identificere, om dokumentationen for overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning vedrører den rette person. Oplysninger om identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren skal desuden anvendes af myndighederne til evt. at tage kontakt til den chauffør, der udfører kørsel, for at afklare kørselens varighed m.v.

Kapitel 6: Overvejelser om kontrolforanstaltninger

6.1. Eksisterende kontrol på vejtransportområdet

6.1.1. *Politiets kontrolindsats*

Almindelig vejsidekontrol

En række af de regelsæt, som regulerer levering af tjenesteydelser i Danmark på transportområdet, kontrolleres i forbindelse med politiets vejsidekontrol, der varetages af politiets tre specialiserede tungvognscentre. Tungvognscentrene udfører kontrol af de særlige bestemmelser, der gælder for tunge køretøjer, ligesom der i et vist omfang udføres kontrol i samarbejde med de relevante særmyndigheder på området.

Ved vejsidekontrollen kontrollerer politiet bl.a. reglerne om køre- og hviletid, transport af farligt gods, særtransporter, reglerne om bus- og godskørsel, dyretransporter, miljøfarligt affald, vejbenyttelsesafgift, overholdelse af miljøzoner, cabotagekørsel samt kontrol af køretøjernes indretning og udstyr, herunder manipulation af udstyret.

Ved vejsidekontrollen har politiet endvidere fokus på andre former for kriminalitet fx spirituskørsel, berigelseskriminalitet og mulige straffelovsovertrædelser. Der kan i den forbindelse fx foretages ægthedsvurdering af dokumenter.

Politiet kan som led i vejsidekontrollen foretage egentlige efterforskningskridt, som fx ransagning af køretøjet, afhøring og sigtelse af chauffør og/eller virksomhed og evt. beslaglæggelse og tilbageholdelse af køretøjet. Derudover kan politiet undersøge personers identitet og foretage anholdelse af efterlyste personer, ligesom politiet kan anvende den fornødne magt, hvis der opstår behov herfor.

Politiets kontrol af reglerne om cabotagekørsel under den almindelige vejsidekontrol

Indholdet af politiets cabotagekontrol

Siden 1. januar 2014 har de tre regionale og specialiserede tungvognscentre varetaget kontrolindsatsen med overholdelse af reglerne for cabotagekørsel i Danmark.

Kontrollen med ulovlig cabotagekørsel er en integreret del af politiets samlede tungvogns kontrol, hvilket betyder, at et udenlandsk køretøj, som standses i forbindelse med indsatsen, ikke kun kontrolleres for overtrædelse af reglerne om cabotagekørsel, men også for overtrædelse af andre særlige bestemmelser, der gælder for tunge køretøjer, herunder reglerne om køre- og hviletid, transport af farligt gods, særtransporter, reglerne om bus- og godskørsel mv. Politiet har i 2018 standset ca. 5.500 køretøjer i forbindelse med indsatsen over for cabotagekørsel, hvoraf ca. halvdelen af disse udførte cabotagekørsel.

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

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

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

Fremskaffelse af dokumentation

Klart bevis for den indgående internationale transport og for hver efterfølgende cabotagekørsel skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

Herved forstås i praksis, at beviset skal kunne fremvises inden for en rimelig tid efter politiets standsning af køretøjet og senest ved afslutningen af kontrollen. Derimod kræves ikke, at beviset kan forevises umiddelbart efter standsningen af køretøjet, og chaufføren skal således gives mulighed for at fremskaffe beviset, fx elektronisk.

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

Tilbageholdelse af køretøjet

Politiet har i medfør af godskørselslovens § 16 mulighed for at tilbageholde køretøjet, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor.

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

Kontrol af lovligt ophold

Som led i politiets almindelige opgavevaretagelse, fx i forbindelse med patruljekørsel og færdselskontroller, kontrolleres det, at udlændinge, som antræffes af politiet, opfylder betingelserne

for lovligt ophold. Politiet foretager først en vurdering af, om pågældende er EU-borger eller tredjelandstatsborger på baggrund af bl.a. de identitetspapirer, som pågældende er i besiddelse af.

EU-borgere er ikke forpligtet til at medbringe identitetspapirer, men er forpligtet til at oplyse navn, adresse og fødselsdato. Ved mistanke om oplysning af falske generalia retter politiet henvendelse til hjemlandets myndigheder. Tredjelandstatsborgere skal kunne forevise gyldig legitimation i form af et pas, medmindre pågældende er bosiddende i Danmark. Hvis det er tilfældet, skal pågældende kunne forevise en opholds- og arbejdstilladelse.

Ved mistanke om, at en tredjelandsborger med gyldig opholdstilladelse i et EU-land ikke reelt er udstationeret, skal politiet indhente bistand fra andre myndigheder for at konstatere rigtigheden heraf.

6.1.2. Færdselsstyrelsens kontrolindsats

Parkeringskontrol

Færdselsstyrelsen har ansvaret for parkeringskontrollen på de statslige motorvejsrastepladser. Kontrollen er hovedsageligt indført for at håndhæve den tidsbegrænsede parkering for lastbiler på de statslige motorvejsrastepladser. Øvrige parkeringsforseelser vil dog også blive kontrolleret. Kontrollen udføres af et dedikeret p-korps, der kontrollerer på hele det danske motorvejsnet.

Vejsidesyn vedrørende køretøjers indretning og udstyr

I forbindelse med politiets standsning af erhvervskøretøjer, jf. kapitel 6.1.1., gennemfører Færdselsstyrelsens bilsynsinspektører et antal indledende syn ved vejsiden. Bilsynsinspektørerne beslutter, om køretøjet skal underkastes et mere detaljeret vejsidesyn og gennemfører i så fald dette.

Arbejdstidsregler for selvstændige vognmænd

Selvstændige vognmænd er omfattet af reglerne om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Den selvstændige vognmand har pligt til at indsende oplysninger om den registrerede arbejdstid til Færdselsstyrelsen efter anmodning. Overholdelse af reglerne indgår i Færdselsstyrelsens stikprøvekontrol med danske vognmandsvirksomheder, hvor der årligt udtages et antal virksomheder til kontrol. Overtrædelse af reglerne straffes med bøde.

Virksomhedskontrol vedrørende køre- og hviletid

Køre- og hviletidsreglerne kontrolleres ved vejsidekontrol og virksomhedskontrol. Politiet forestår vejsidekontrollen. Ved virksomhedskontrollen er det Færdselsstyrelsen, der indkalder virksomheder til kontrol. Det er alene danske virksomheder, der kan udtages til virksomhedskontrol.

Administrativt tilsyn med danske vognmandsvirksomheder

Færdselsstyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel samt tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring i bus til danske virksomheder. For udenlandske vognmandsvirksomheder er det de kompetente myndigheder i virksomhedens etableringsland, der udsteder tilsvarende tilladelser.

Færdselsstyrelsen fører som udstedende myndighed tilsyn med de danske virksomheder, som har fået udstedt denne type tilladelser. Der føres således et administrativt tilsyn med vilkårene for en vognmandstilladelse, og om virksomheden og transportlederen fortsat opfylder betingelserne herfor. Formålet med tilsynet er blandt andet at sikre mod konkurrenceforvridning som følge af manglende overholdelse af reglerne samt at sikre lige vilkår i branchen.

Færdselsstyrelsen fører tilsynet med virksomhederne ved hjælp af to forskellige typer af tilsyn: 1) Målrettede tilsyn og 2) Periodevise tilsyn.

Færdselsstyrelsen har i dag en målsætning om at gennemføre ca. 500 periodevise tilsyn og 250 målrettede tilsyn årligt. Det svarer til, at ca. 5% af de tilladelsesindehavende virksomheder kontrolleres årligt. Det svarer derudover til, at virksomhederne forventeligt udtages til kontrol cirka én gang i løbet af tilladelsens gyldighedsperiode. De virksomheder, der udtages til målrettede tilsyn, vil dog i kraft heraf blive udtaget til yderligere kontrol.

Derudover kontrolleres samtlige virksomheder i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen, da det i den forbindelse kontrolleres, om virksomheden lever op til kravene til at få tilladelsen.

6.1.2.1. Kontrol af regler om lønvilkår og ændring af praksis som følge af NORTRA-dommen

For danske vognmandsvirksomheder gælder det, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, samt beskrivelsen i denne betænkningens kapitel 3.1.

Ved udstedelse af tilladelser fører Færdselsstyrelsen kontrol med denne bestemmelse ved, at vognmanden oplyser, om virksomheden er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet en tiltrædelsesoverenskomst. Såfremt vognmandsvirksomheden oplyser dette, sender Færdselsstyrelsen en høring til den relevante forening for at verificere oplysningerne.

Vognmanden kan også oplyse, at virksomheden ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet en tiltrædelsesoverenskomst, men alene følger en overenskomst. I sådanne tilfælde havde Færdselsstyrelsen tidligere den praksis, at virksomheden efter et år skulle indsende dokumentation herfor, som Færdselsstyrelsen kunne kontrollere.

Som følge af NORTRA-dommen, jf. kapitel 3.1.4, hvorefter enhver overenskomst uanset indhold må accepteres, er denne kontrol imidlertid blevet nedprioriteret, ligesom den løbende kontrol med

virksomhedernes overholdelse af kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, er blevet nedprioriteret.

Udvalget lægger dog til grund, at Færdselsstyrelsens praksis for kontrol og håndhævelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, samt buskørselslovens § 18, stk. 2, som praksis så ud før NORTRA-dommen, kan genoptages ved genopretning af retstilstanden som følge af de foreslåede ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, jf. kapitel 3.4.1. Der forudsættes således ikke tilvejebringelse af yderligere hjemmel hertil.

6.1.3. Arbejdstilsynets kontrolindsats

Arbejdstilsynet fører tilsyn med, at danske og udenlandske virksomheder, der arbejder i Danmark, overholder den danske arbejdsmiljølovgivning, samt at udenlandske virksomheder har foretaget anmeldelse i Registret for Udenlandske Tjenesteydelser (RUT), og at anmeldelsen er fyldestgørende og korrekt. Ved et tilsynsbesøg gennemgår Arbejdstilsynet arbejdsmiljøet og vejleder om forebyggelse og mulige løsninger. Overtræder virksomheden arbejdsmiljøloven, reagerer Arbejdstilsynet med påbud.

Tilsyn med arbejdsmiljø hos danske transportvirksomheder

Tilsyn med danske transportvirksomheder sker hovedsagligt som led i det risikobaserede tilsyn. Almindeligvis ringer en tilsynsførende til den pågældende transportvirksomhed og evt. den konkrete chauffør, før tilsynet starter for at få kortlagt ruten, således at sandsynligheden for, at den tilsynsførende møder chaufføren, imens en læsning- eller aflæsningssituation foregår, er størst.

Det er i forbindelse med læsnings- eller aflæsningssituationerne, at de fleste arbejdsmiljøproblemer opstår i vejtransportbranchen. Såfremt den tilsynsførende møder chaufføren på eksempelvis en rastepads, hvor der typisk ikke udføres arbejde, kan den tilsynsførende spørge til planlægningen af arbejdet, samt hvordan chaufføren plejer at håndtere godset.

Såfremt den tilsynsførende træffer chaufføren, mens der foregår en på- eller aflæsningssituation, kan der fx ses på den manuelle håndtering af godset, om det er muligt og forsvarligt at håndtere godset med tekniske hjælpemidler og beklædning/fodtøj.

Ud over de risikobaserede tilsyn med danske transportvirksomheder kan Arbejdstilsynet vælge at gennemføre aktioner rettet mod godstransportbranchen. Arbejdstilsynet gennemfører hvert år aktionsdage i branchen vejgodstransport som supplement til de almindelige tilsyn. Vejgodstransport er et af de områder, hvor der er størst risiko for arbejdsulykker. Langt de fleste ulykker sker ved af- og pålæsning af gods ude hos kunderne – industrivirksomheder, butikker, byggepladser, havne mv. Derfor rettes aktionerne mod disse steder.

Tilsyn med udenlandske virksomheder, herunder anmeldelsespligten

Tilsyn med udenlandske transportvirksomheder sker hovedsagligt som led i Arbejdstilsynets tilsyn med anmeldelsespligten til RUT. Tilsyn kan også ske i forbindelse med aktioner inden for transportbranchen, hvor Arbejdstilsynet møder en udenlandsk transportvirksomhed, jf. ovenfor.

Det er de samme arbejdsmiljøproblemstillinger, som gennemgås på et tilsyn med en udenlandsk virksomhed som på et tilsyn med en dansk virksomhed, jf. ovenfor.

6.2. De EU-retlige rammer for håndhævelse af det lovfastsatte krav til aflønning i Danmark

6.2.1. EUF-traktatens artikel 56

Følgende fremgår af EUF-traktatens artikel 56 om tjenesteydelsers frie bevægelighed:

”Inden for rammerne af nedennævnte bestemmelser er der forbud mod restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Unionen, for så vidt angår statsborgere i medlemsstaterne, der er bosat i en anden medlemsstat end modtageren af den pågældende ydelse”.

Det følger af EU-Domstolens faste praksis, at en national lovgivning, der vedrører et område, som ikke er genstand for harmonisering på EU-plan, og som gælder uden forskel for enhver person eller ethvert selskab, der driver virksomhed på den pågældende medlemsstats område, til trods for dens restriktive virkning på den frie udveksling af tjenesteydelser kan begrundes, for så vidt som den tilgodeser et tvingende alment hensyn, der ikke allerede tilgodeses i kraft af de bestemmelser, tjenesteyderen er undergivet i den medlemsstat, hvor denne er etableret, forudsat at lovgivningen er egnet til at sikre virkeliggørelsen af det formål, den forfølger, og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde formålet, jf. eksempelvis præmis 62 i *C-315/13, De Clercq m.fl.*

Forskellig behandling af tjenesteydere fra en anden medlemsstat er ikke i strid med EUF-traktatens artikel 56, hvis der foreligger objektive forskelle, der begrundes den forskellige behandling. Det er således ikke ulovlig forskelsbehandling, hvis forskellige situationer behandles forskelligt.

I overensstemmelse hermed har EU-Domstolen eksempelvis anerkendt, at der med hensyn til muligheden for en medlemsstat, på hvis område en tjenesteydelse udføres, for at kontrollere overholdelsen af regler, der har til formål at sikre, at de rettigheder, som den nationale lovgivning giver arbejdstagere på medlemsstatens område, overholdes, findes objektive forskelle mellem virksomheder med hjemsted i den medlemsstat, på hvis område tjenesteydelsen udføres, og virksomheder med hjemsted i en anden medlemsstat, som udstationerer sine arbejdstagere, jf. præmis 63 i *C-315/13*.

Foranstaltninger, der udgør en restriktion for tjenesteydelsernes frie bevægelighed, skal imidlertid som nævnt ovenfor kunne begrundes i et tvingende alment hensyn, være egnede til at varetage formålet og må ikke gå videre end nødvendigt.

EU-Domstolen anerkender i den forbindelse, at medlemsstaterne kan kontrollere overholdelsen af de nationale og EU-retlige bestemmelser om levering af tjenesteydelser, og at de tvingende almene hensyn, der begrundet de materielle bestemmelser i en lovgivning, også kan begrunde de kontrolforanstaltninger, der er nødvendige med henblik på at sikre opfyldelse heraf, jf. præmis 66 i C-315/13. Den nationale lovgivning skal imidlertid være forholdsmæssig i relation til opfyldelsen af de fastlagte formål, jf. 70 i C-315/13.

EU-Domstolen har eksempelvis fastslået, at en forpligtelse for en arbejdsgiver med hjemsted i en anden medlemsstat til forud for udstationering af arbejdstagere at give værtsmedlemsstaten meddelelse om tilstedeværelsen af de arbejdstagere, der skal udstationeres, den påtænkte periode for denne tilstedeværelse og den eller de tjenesteydelser, der begrundet udstationeringen, er en effektiv og forholdsmæssig foranstaltning, der gør det muligt for værtsmedlemsstaten at kontrollere overholdelsen af værtsmedlemsstatens social- og ansættelseslovgivning dels at bekæmpe svig, jf. præmis 71 i C-315/13.

EU-Domstolen anerkender, at pålæggelse af sanktioner, herunder strafferetlige, som led i kontrollen kan være nødvendige for at sikre en effektiv overholdelse af en national lovgivning, forudsat, at arten og størrelsen af den pålagte sanktion i hvert enkelt tilfælde står i rimeligt forhold til grovheden af den lovovertrædelse, som den har til formål at sanktionere, jf. præmis 73 i C-315/13.

6.2.2. Håndhævelsesdirektivet

Håndhævelsen af de regler, der er fastsat i udstationeringsdirektivet, reguleres i det såkaldte "håndhævelsesdirektiv" (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked («IMI-forordningen»)). Håndhævelsesdirektivets formål fremgår af artikel 1, stk. 1. 2. afsnit:

"Dette direktiv har til formål at sikre overholdelse af et passende niveau for beskyttelse af udstationerede arbejdstageres rettigheder som led i udvekslingen af tjenesteydelser på tværs af grænserne, navnlig håndhævelsen af de arbejds- og ansættelsesvilkår, der gælder i den medlemsstat, hvor tjenesteydelsen skal leveres, jf. artikel 3 i direktiv 96/71/EF, samtidig med, at den frie udveksling af tjenesteydelser lettes for tjenesteyderne, og en fair konkurrence tjenesteydere imellem fremmes, hvorved det indre markedes funktion understøttes."

Formålsbestemmelsen taler således om håndhævelse af en arbejdstagers rettigheder, ligesom der flere steder i håndhævelsesdirektivet tales om "beskyttelse af arbejdstagernes rettigheder", jf. bl.a. 23. præambelbetragtning:

"For at sikre, at de materielle regler om arbejds- og ansættelsesvilkår, der skal overholdes med hensyn til udstationerede arbejdstagere, anvendes korrekt og er underlagt tilsyn, bør medlemsstaterne kun anvende visse administrative krav og kontrolforanstaltninger over for

virksomheder, der udstationerer arbejdstagere i forbindelse med levering af tjenesteydelser. Ifølge Den Europæiske Unions Domstols retspraksis kan sådanne krav og foranstaltninger begrundes i tvingende almene hensyn, som omfatter effektiv beskyttelse af arbejdstageres rettigheder, forudsat at kravene og foranstaltningerne er hensigtsmæssige med henblik på at sikre, at det forfulgte mål nås, og ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå det... ”

Medlemsstaterne må ifølge håndhævelsesdirektivets artikel 9, stk. 1, 1. afsnit, kun indføre de administrative krav og kontrolforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre effektiv overvågning af overholdelsen af de forpligtelser, som er fastsat i håndhævelsesdirektivet og i udstationeringsdirektivet, hvis disse er berettigede og forholdsmæssige i forhold til EU-retten.

Af håndhævelsesdirektivets artikel 9, stk. 1, 2. afsnit, fremgår det, hvilke foranstaltninger en medlemsstat navnlig kan indføre:

”a) en forpligtelse for en tjenesteyder, der er etableret i en anden medlemsstat, til at afgive en simpel erklæring til de ansvarlige nationale kompetente myndigheder senest ved påbegyndelsen af udførelsen af tjenesteydelsen på det (eller et af de) officielle sprog i værtsmedlemsstaten eller et andet (eller andre) sprog, der accepteres af værtsmedlemsstaten, med de relevante oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere de faktiske forhold på arbejdspladsen, herunder:

i) tjenesteyderens identitet

ii) det forventede antal tydeligt identificerbare udstationerede arbejdstagere

iii) de personer, der er nævnt i litra e) og f)

iv) udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato

v) arbejdspladsens adresse(r), samt

vi) arten af de tjenesteydelser, der begrunder udstationeringen

b) en forpligtelse til at have eller tilgængeliggøre og/eller opbevare kopier i papirform eller elektronisk form af ansættelseskontrakten eller et tilsvarende dokument som omhandlet i direktiv 91/533/EØF [om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet], herunder, hvor det er hensigtsmæssigt eller relevant, de supplerende oplysninger, der er omhandlet i artikel 4 i nævnte direktiv, lønsedler, arbejdssedler med angivelse af den daglige arbejdstids begyndelses- og sluttidspunkt samt varighed og bevis for betaling af lønninger eller kopier af tilsvarende dokumenter under udstationeringen, på et tilgængeligt og klart defineret sted på dens område, såsom arbejdspladsen eller byggepladsen eller for mobile arbejdstagere i transportsektorens vedkommende udgangsbasen eller det køretøj, med hvilket tjenesteydelsen leveres



c) en forpligtelse til inden for en rimelig tidsfrist efter udstationeringsperioden at forelægge de dokumenter, der er nævnt i litra b), på anmodning af værtsmedlemsstatens myndigheder

d) en forpligtelse til at levere en oversættelse af de i litra b) nævnte dokumenter til (et af) værtsmedlemsstatens officielle sprog eller til et andet eller andre sprog, der accepteres af værtsmedlemsstaten

e) en forpligtelse til at udpege en person, der skal holde forbindelse til de kompetente myndigheder i værtsmedlemsstaten, hvor tjenesteydelserne leveres, og til om nødvendigt at sende og modtage dokumenter og/eller meddelelser

f) en forpligtelse til om nødvendigt at udpege en kontaktperson, der fungerer som en repræsentant, gennem hvilken de relevante parter på arbejdsmarkedet kan søge at foranledige tjenesteyderen til at indlede kollektive forhandlinger i værtsmedlemsstaten i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis i den periode, hvor tjenesteydelserne leveres. Denne person kan være forskellig fra den i litra e) nævnte person og behøver ikke at være til stede i værtsmedlemsstaten, men skal stå til rådighed på rimelig og begrundet anmodning.”

Det bemærkes endvidere, at håndhævelsesdirektivet og udstationeringsdirektivet indeholder bestemmelser om administrativt samarbejde.

6.2.3. Særligt om dokumentationskrav ved cabotagekørsel med gods

Der henvises til afsnit 3.2.1, hvor den EU-retlige regulering af cabotageområdet er omtalt.

Herudover bemærkes det, at det kan give anledning til tvivl, om cabotageforordningen udtømmende gør op med værtsmedlemsstatens muligheder for at kræve dokumentation, herunder registrering, i forbindelse med cabotagekørsel med gods. Det er ifølge forordningens artikel 8, stk. 4, ikke lovligt for medlemsstaterne at forlange yderligere dokumentation end den, der er oplyst i artikel 8, stk. 3, litra a-g, som godtgørelse for, at betingelserne i artikel 8 er opfyldt.

I et notat af 22. oktober 2012 fra Udvalget om modvirkning af social dumping henvises bl.a. til et brev af 4. juli 2012 fra Kommissionen til Trafikstyrelsen, hvor Kommissionen oplyste, at det ikke er i overensstemmelse med cabotageforordningen, hvis en medlemsstat kræver, at en udenlandsk transportvirksomhed forud for udførelse af cabotagekørsel skal foretage en registrering af cabotagekørslen. Derimod vil det efter Kommissionens opfattelse være i overensstemmelse med EU-retten, hvis en medlemsstat kræver registrering ved udstationering i mere end 7 dage. I udvalgets notat er det således konkluderet, at registrering af cabotagekørsel i RUT-registeret eller andet register vil være i strid med forordningens indhold.

I en rapport fra Cabotageudvalget fra maj 2013 henvises ligeledes til Kommissionens brev af 4. juli 2012 og til Kommissionens svar af 9. juli 2012 på et spørgsmål stillet af Europa-Parlamentet, hvor Kommissionen bekræfter, at yderligere dokumentationskrav for cabotagereglerne end de, der er hjemlet i forordningens artikel 8, stk. 3, vil være i strid med forordningens artikel 8, stk. 4.

Imidlertid fremgår det af cabotageforordningens artikel 9 om regler for cabotagekørsel, at udførelsen af cabotagekørsel, medmindre der i de fællesskabsretlige regler er truffet bestemmelse om noget andet, er undergivet værtsmedlemsstatens love og administrative bestemmelser inden for betingelser på nærmere opregnede områder. Samtidigt fremgår det af 17. præambelbetragtning til forordningen, at bestemmelserne i udstationeringsdirektivet finder anvendelse på en transportvirksomhed, der udfører cabotagekørsel. Kommissionen har hverken forholdt sig til forordningens artikel 9 eller 17. præambelbetragtning til forordningen i sit brev af 4. juli 2012 til Trafikstyrelsen.

Det bemærkes, at EU-Domstolen ikke har haft lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet.

6.2.4. Sammenfatning

Som nævnt ovenfor indeholder håndhævelsesdirektivet bestemmelser om medlemsstaternes foranstaltninger mv. med henblik på at gennemføre, anvende og håndhæve udstationeringsdirektivet, herunder en regulering af, hvilke nationale foranstaltninger der kan indføres, og bestemmelser om administrativt samarbejde mellem medlemsstaternes myndigheder.

Det kan indledningsvis overvejes, om kontrollen med overholdelsen af et krav om et overenskomstmæssigt omkostningsniveau vil være omfattet af håndhævelsesdirektivet.

Det må bl.a. på baggrund af de bestemmelser i håndhævelsesdirektivet og dets præambelbetragtninger, der er omtalt ovenfor, formentlig antages, at direktivet tager sigte på håndhævelsen af arbejdstagernes rettigheder, som defineret i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 1.

Som nævnt i afsnit 3.2.3. ovenfor er det udvalgets opfattelse, at kravet om omkostningsniveau kan gennemføres under henvisning til udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10. Det må derfor formentlig antages, at håndhævelsesdirektivet ikke vil finde anvendelse ved kontrollen med kravet om omkostningsniveau.

Cabotagekørsel og kombineret transport er, som nærmere beskrevet i afsnit 3.2.1., reguleret i cabotageforordningen, busforordningen og direktivet om kombineret transport. Det kan overvejes, om denne regulering begrænser mulighederne for at indføre kontrolforanstaltninger, der skal sikre overholdelsen af kravet om et overenskomstmæssigt omkostningsniveau.

De to forordninger harmoniserer således de krav, som en værtsmedlemsstat kan stille i forhold til udførelsen af cabotagekørsel på dens område. Det fremgår af forordningerne, at udførelsen af cabotagekørsel, medmindre der i de fællesskabsretlige regler er truffet bestemmelse om andet, er underlagt lovgivningen i værtsmedlemsstaten inden for nogle specifikt opregnede områder. De opregnede områder omfatter ikke det lønniveau, som virksomheden skal følge. Det følger imidlertid af præambelbetragtningerne til forordningerne, at udstationeringsdirektivet finder anvendelse på virksomheder, der udfører cabotagekørsel.

Som nævnt i afsnit 3.2.3. er det vurderingen, at et sådant krav om omkostningsniveau kan gennemføres under henvisning til udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10, ud fra et ordre public-hensyn, og at forordningerne således ikke er til hinder for indførelsen af kravet. Det må tilsvarende antages, at der kan indføres sådanne kontrolforanstaltninger, som er nødvendige for at sikre overholdelsen af kravet, herunder krav om anmeldelse af cabotagekørsler til et register, forudsat at kontrolforanstaltningerne er i overensstemmelse med EUF-traktatens artikel 56.

Dette kan dog give anledning til en vis tvivl. Det skyldes navnlig, at Kommissionen for så vidt angår cabotagekørsel med gods tidligere over for Trafikstyrelsen har givet udtryk for, at det ikke er i overensstemmelse med cabotageforordningen, hvis en medlemsstat kræver, at en udenlandsk transportvirksomhed forud for udførelse af cabotagekørsel skal foretage en registrering af cabotagekørslen, hvorimod det efter Kommissionens opfattelse vil være i overensstemmelse med EU-retten, hvis en medlemsstat kræver registrering ved udstationering i mere end 7 dage. Det bemærkes, at EU-Domstolen ikke har haft lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet.

De kontrolforanstaltninger, der indføres for at sikre overholdelse af kravet om et overenskomstmæssigt omkostningsniveau, vil herefter skulle vurderes i forhold til EUF-traktatens artikel 56.

I den forbindelse kan det overvejes, i hvilket omfang der kan være forskel på de kontrolforanstaltninger, der gælder i forhold til henholdsvis vognmænd etableret i Danmark og vognmænd, der er etableret i andre medlemsstater og udfører cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

Forskellig behandling af tjenesteydere fra en anden medlemsstat er som nævnt ikke i strid med EUF-traktatens artikel 56, hvis der foreligger objektive forskelle, der begrundes den forskellige behandling.

EU-Domstolen har i overensstemmelse hermed som nævnt anerkendt, at der med hensyn til muligheden for en medlemsstat, på hvis område en tjenesteydelse udføres, for at kontrollere overholdelsen af regler, der har til formål at sikre, at de rettigheder, som den nationale lovgivning giver arbejdstagere på medlemsstatens område, overholdes, findes objektive forskelle mellem virksomheder med hjemsted i den medlemsstat, på hvis område tjenesteydelsen udføres, og virksomheder med hjemsted i en anden medlemsstat, som udstationerer sine arbejdstagere. Det samme må antages at gælde med hensyn til kontrollen af en regel, der som kravet om et overenskomstmæssigt omkostningsniveau er begrundet i hensynet til at sikre fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne.

Det er således ikke i strid med EU-retten, at der anvendes forskellige kontrolforanstaltninger over for vognmænd etableret i Danmark og vognmænd etableret i andre medlemsstater, hvis de forskellige foranstaltninger kan begrundes med den forskel, der er mellem danske og udenlandske

vognmænd, fx som følge af, at danske vognmænd er etableret her i landet og har en tilladelse fra de danske myndigheder.

Foranstaltninger, der kan udgøre restriktioner for tjenesteydernes frie bevægelighed, skal imidlertid – selv om de ikke indebærer ulovlig forskelsbehandling – kunne begrundes i tvingende almene hensyn, være egnede til at sikre virkeliggørelsen af de formål, som foranstaltningerne forfølger, og må ikke gå ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde formålene.

EU-Domstolen anerkender i den forbindelse som nævnt, at medlemsstaterne kan kontrollere overholdelsen af nationale bestemmelser om levering af tjenesteydelser, og at de tvingende almene hensyn, der begrundes de materielle bestemmelser i en lovgivning, også kan begrundes de kontrolforanstaltninger, der er nødvendige med henblik på at sikre opfyldelse heraf. Den nationale lovgivning skal imidlertid være forholdsmæssig i relation til opfyldelsen af de fastlagte formål.

Som nævnt i afsnit 3.2.2. er det vurderingen, at omkostningskravet kan begrundes i hensynet til at sikre fair konkurrence på vognmandsområdet og lige arbejdsvilkår for arbejdstagerne i Danmark. Dette hensyn kan således også begrundes kontrolforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af kravet om et overenskomstmæssigt omkostningsniveau, forudsat at foranstaltningerne er forholdsmæssige.

For så vidt angår en eventuel anmeldelsesordning i forbindelse med udførelse af cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark vil ikke kun selve pligten til at foretage anmeldelse, men også de enkelte oplysninger, der skal anmeldes, skulle overholde disse krav.

Håndhævelsesdirektivets artikel 9 fastsætter som nævnt en række foranstaltninger, som medlemsstaterne kan anvende for at sikre overholdelsen af udstationeringsdirektivet og håndhævelsesdirektivet, forudsat at foranstaltningerne er berettigede og forholdsmæssige i forhold til EU-retten. Selv om håndhævelsesdirektivet som nævnt formentlig må antages ikke at finde anvendelse ved kontrollen med overholdelsen af kravet om omkostningsniveau, vil foranstaltningerne nævnt i håndhævelsesdirektivets artikel 9 kunne tjene som vejledning for vurderingen af, hvilke kontrolforanstaltninger der kan indføres for at sikre overholdelsen af kravet om omkostningsniveau.

6.3. Fremmed ret

Udvalget har indhentet oplysninger om retstilstanden vedrørende krav til aflønning på vejtransportområdet fra Norge, Østrig, Tyskland og Frankrig med henblik på at undersøge, om der kan drages nytte af disse landes erfaringer med kontrol og håndhævelse.

I det følgende beskrives håndhævelsen af regler om mindsteløn på vejtransportområdet i henholdsvis Norge, Østrig, Tyskland og Frankrig. Det bemærkes, at beskrivelserne alene er baseret på de besvarelser, som udvalget har modtaget fra ovenfor nævnte lande.

6.3.1. Norge

I Norge findes en generel lov om almengørelse af overenskomster, som dækker arbejdstagere, der udfører godstransport med køretøj over 3,5 ton totalvægt i Norge. Dette gælder også udenlandske virksomheder, der tager transportopgaver i Norge, enten i form af cabotagekørsel eller kombineret transport. International transport er derimod ikke omfattet.

Virksomhederne er forpligtet til at betale chaufførerne en bestemt timeløn. Chaufførerne er dog ikke omfattet af reglerne om mindsteløn, hvis chaufføren samlet set er omfattet af gunstigere løn- og arbejdsvilkår i henhold til aftale eller efter det lands ret, som ellers gælder for arbejdsforholdet.

Satsen gælder ikke ved egentransport, hvilket vil være varer, som virksomheden har produceret selv, og som transporteres af virksomhedens ansatte. Reglen gælder heller ikke for lærlinge og personer på arbejdsmarkedsforanstaltninger.

Timelønnen udgør for godstransport på vej på nuværende tidspunkt 175,95 NOK. Derudover er der regler for udgifter til kost. Ved transport med planlagt overnatning, skal der udbetales 1/3 kostsats pr. påbegyndt 8. time.

Timelønnen udgør for persontransport med bus på nuværende tidspunkt 158,37 NOK. Der skal herudover aftales ordninger vedrørende kost og logi, som arbejdsgiver som hovedregel skal dække. Hvorvidt der skal være fast kostsats, betaling efter regning eller lignende, kan aftales mellem arbejdstager og arbejdsgiver. Derudover har arbejdstager krav på tillæg af mindst 40 % af aftalt løn i forbindelse med overtidsarbejde. Aftale om lavere procentsats er ikke tilladt.

Arbejdstilsynet kontrollerer overholdelsen af reglerne ved vejsidekontroller i samarbejde med Statens Vejvæsen. I køretøjet skal der findes følgende:

- En gældende arbejdskontrakt for arbejdstager.
- En lønseddel, der viser metoden, hvorpå løn udregnes for den seneste periode, hvor cabotagekørsel eller kombineret transport er udført. Lønseddel for tidligere periode skal være til stede i køretøjet, selv hvis chaufføren ikke tidligere har udført disse typer af transport.
- En fortegnelse over chaufførens arbejdstimer. Fortegnelsen skal vise arbejdstimer for den samme periode som lønsedlen. En fortegnelse over arbejdstimer for den sidste måneds arbejde skal altid være i køretøjet.
- Eventuelle aftaler om gennemsnitlig beregning af chaufførens arbejdstid skal ligeledes forefindes i køretøjet.

Dokumenterne skal være i fysisk eller elektronisk form og være på enten norsk, svensk, dansk eller engelsk. Der skal ikke ske en forhåndsregistrering af transporten.

Manglende overholdelse af reglerne kan straffes med bøde eller fængsel op til et år. Grove overtrædelser kan straffes med bøde eller fængsel op til 3 år.

6.3.2. Østrig

I Østrig findes der generelt regler om mindsteløn for udstationerede arbejdstagere. For så vidt angår vejtransportsektoren er bus- og godscabotagekørsel og internationale transporter, der enten starter eller slutter i Østrig, omfattet. Reglerne gælder også transporter uden last. Transitkørsel og firmakørsel er derimod ikke omfattet af reglerne. Der beregnes en timeløn ud fra de kollektive aftaler i henholdsvis vejtransport- og persontransportsektoren.

Finanspolitiet kontrollerer overholdelsen af reglerne, som typisk sker ved vejsidekontroller. I køretøjet skal der findes følgende:

- Socialt sikringsdokument.
- Kopi af forhåndsregistrering.
- Ansættelseskontrakt.
- Opgørelse over arbejdstid.
- Evt. arbejdstilladelse.

Følgende skal kunne indsendes ved kontrol:

- Dokumenter, der som minimum viser løntilgodehavende og udbetalt løn til arbejdstagere for arbejdet i Østrig (lønsedler eller kontoudtog).
- Dokumenter vedrørende lønramme.
- Opgørelser over arbejdstid.

Dokumenterne kan være printede eller elektroniske. Lønsedler skal være på tysk, mens engelsk oversættelse af ansættelseskontrakt accepteres. Bevis for udbetalt løn kan være på det udstedende lands sprog, men periode og beløb skal klart kunne identificeres. Arbejdstid kan dokumenteres via takografdata.

Der skal ske en forhåndsregistrering, hvor følgende informationer skal registreres:

- Arbejdsgivers navn og adresse.
- Navn og adresse på kontaktperson fra virksomheden.
- Navn og adresse på repræsentant i Østrig for de udstationerede.
- Oplysninger om de arbejdstagere, der skal arbejde i Østrig i den pågældende periode.
- Nummerplader på køretøjer.



- Beløb der udbetales til arbejdstageren som følge af østrigsk lov.
- Dato for påbegyndelsen af ansættelsesforholdet.
- Arbejdets art.
- Arbejdstilladelse.

Manglende overholdelse af reglerne kan afgøres ved enten civil- eller straffesag, ligesom der er mulighed for at indgå forlig.

6.3.3. Tyskland

Alle arbejdsgivere, der beskæftiger en arbejdstager i Tyskland, er i henhold til mindstelønsloven forpligtet til at betale den generelle lovbestemte mindsteløn. Dette gælder også for transportvirksomheder med hovedsæde i udlandet. Den lovpligtige mindsteløn skal overholdes ved alle typer af transport. Den gælder således både for international transport, cabotagekørsel og transitekørsel.

Mindstelønnen ligger pr. 1. januar 2019 på 9,19 euro brutto pr. time. Pr. 1. januar 2020 vil mindstelønnen ligge på 9,35 euro brutto pr. time.

Toldforvaltningen fører kontrol med overholdelsen af reglerne. Toldforvaltningen efterprøver overholdelse af mindstelønnen gennem både forretningsdokumenter og vejsidekontroller. Der arbejdes tæt sammen med en række andre myndigheder, der er involveret i bekæmpelse af sort arbejde og illegal beskæftigelse, herunder forbundsstyrelsen for varetransport og politiet.

Følgende dokumenter er påkrævet for arbejdstagere, som udelukkende udøver mobil beskæftigelse:

- Arbejdsgiveren skal registrere længden på den daglige arbejdstid inden for syv dage og derefter opbevare disse data i mindst to år. Registreringerne er ikke knyttet til en bestemt formular og kan gemmes elektronisk eller fysisk.
- Registreringspligten bortfalder for arbejdstager, som modtager en fast løn på mere end 2.958 euro brutto om måneden, eller arbejdstagere for hvem den faste regelmæssige månedsløn overstiger 2.000 euro brutto, og hvis arbejdsgivere beviseligt har betalt denne månedsløn de seneste 12 fulde måneder.
- Arbejdskontrakt eller de dokumenter, ud fra hvilke det væsentlige indhold af beskæftigelsesforholdet fremgår.
- Arbejdstidsdokumentation, der skelner mellem beskæftigelsessteder i tilfælde af regionale forskelle i mindstelønningerne.
- Lønsedler.
- Dokumentation for gennemførte lønudbetalinger.

Ved mobile beskæftigelsesforhold er det tilladt for arbejdsgivere med hovedsæde i udlandet også at holde dokumentationen beredt i udlandet, så længe arbejdsgiverne skriftligt har forsikret, at de vil stille denne dokumentation til rådighed på tysk på anmodning fra toldforvaltningen i forbindelse med en efterprøvelse.

Der skal ske en anmeldelse af udstationeringen før påbegyndelsen af en arbejds- eller serviceydelse i Tyskland. For udelukkende mobile arbejdstagere skal der indleveres en aktionsplan i stedet for en udstationeringserklæring. Aktionsplanen skal indsendes elektronisk. Denne aktionsplan skal indeholde følgende:

- Påbegyndelse og forventede afslutning af aktionsplanen.
- Den adresse, hvor de påkrævede dokumenter holdes beredt.
- Efternavn, fornavn og fødselsdato på den, af arbejdsgiveren i Tyskland i registreretidsrummet forventede beskæftigede arbejdstager, det planlagte aktions/indsatstidsrum i Tyskland, samt antallet af arbejdstagerens enkelte aktioner/indsatser i aktions/indsatstidsrummet.

Manglende betaling af mindsteløn kan sanktioneres med en bøde på op til 50.000 euro.

Overtrædelser af dokumentationspligten eller registreringspligten kan sanktioneres med en bøde på op til 30.000 euro.

Det tyske Beskæftigelsesministerium oplyser, at for så vidt angår transitkørsler uden læsning eller losning i Tyskland, er kontrol og sanktionering af overtrædelser af mindstelønnen sat ud af kraft i begyndelsen af 2015, da Europa-Kommissionen indledte en traktatkrænkelssag mod Tyskland. Det tyske Beskæftigelsesministerium oplyser, at Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at loven om mindsteløn bl.a. ikke må anvendes ved transitkørsler. Traktatkrænkelssagen forfølges dog ikke i øjeblikket grundet forhandlingerne om Vejpakken.

6.3.4. Frankrig

I Frankrig findes der generelle regler om mindsteløn for udstationerede arbejdstagere. For så vidt angår mindstelønnen, der udbetales til udstationerede medarbejdere, er udenlandske transportfirmaer underlagt de lov- og kontraktbestemmelser, der gælder for ansatte, der er ansat af virksomheder i samme branche etableret i Frankrig. Den udstationerede medarbejder aflønnes derfor enten på grundlag af den franske mindsteløn fastsat af staten eller af den overenskomstbestemte mindsteløn, hvis sidstnævnte mindsteløn er højere. Ikke desto mindre beholder den udstationerede medarbejder sit kontraktmæssige vederlag, hvis det er højere end den franske mindsteløn fastsat af staten eller overenskomstbestemte mindsteløn. Alle virksomheder, der udstationerer medarbejdere, er omfattet. Aktiviteten, varen eller passagerernes karakter er desuden underordnet.

Arbejdsmarkedstilsynet, politiet og Transporttilsynet kontrollerer overholdelsen af reglerne. Kontrollerne kan foregå som vejsidekontroller, men der kan også være tale om kontroller hos en repræsentant for arbejdsgiveren eller direkte i virksomheden gennem hjemlandets kontrolindsatser.

Der skal fremvises fysiske dokumenter ved kontrollen, men efter det oplyste burde det snart blive muligt at benytte sig af elektroniske dokumenter. Der er ikke modtaget information om, hvilke dokumenter der skal fremvises i forbindelse med kontrollen.

Transporten skal ikke forhåndsregistreres, men udstationeringen af chaufføren skal registreres, før transporten påbegyndes.

I tilfælde af, at virksomheden ikke lever op til sine forpligtelser, sanktioneres arbejdsgiveren primært i form af en straf efter straffeloven med bøde på 5. niveau (maks. 1.500 EUR) eller i form af en straf efter administrative regler med en sanktion på højst 2.000 EUR. Begge er normale sanktioner, der ikke kun gælder i forhold til udstationering. I tilfælde af manglende regulering af et alvorligt brud på en løn under mindstelønsgrænsen kan det også besluttes at suspendere den grænseoverskridende tjenesteydelse op til en måned. Manglende overholdelse af denne suspensering kan straffes med en administrativ bøde på op til 10.000 EUR pr. medarbejder berørt af overtrædelsen.

6.4. Forslag til ny kontrolordning

6.4.1. Kontrol med nationale transportvirksomheder

Udvalget lægger til grund, at der ikke er behov for tilvejebringelse af yderligere lovhjemmel til, at Færdselsstyrelsens praksis for kontrol og håndhævelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, samt buskørselslovens § 18, stk. 2, som praksis så ud før NORTRA-dommen, jf. afsnit 6.1.2.1 ovenfor, kan genoptages ved genopretning af retstilstanden som følge af de foreslåede ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, der fremgår af kapitel 3.4.1.

Kontrollen vil således blive en del af Færdselsstyrelsens administrative kontrol med danske vognmandsvirksomheder, der er beskrevet ovenfor i afsnit 6.1.2.

6.4.2. Kontrol med udenlandske transportvirksomheder

Udvalget lægger vægt på, at der oprettes et effektivt kontrolsystem, som understøtter, at det lovfastsatte krav til aflønning på vejtransportområdet overholdes. Ordningen skal samtidig være administrativ enkel at bruge for både virksomheder og myndigheder.

Udvalget anbefaler, at tilsynet med overholdelsen af reglerne om det lovfastsatte krav til aflønning i Danmark varetages af en særmyndighed, som med tiden vil oparbejde ekspertise inden for området. Kontrollen med overholdelsen af reglerne vil ske dels som led i særmyndighedens virksomhed og dels som led i politiets vejsidekontroller. Ved konkret



mistanke om overtrædelse af det lovfastsatte krav til aflønning overgives sagen til politiet med henblik på eventuel efterforskning og strafforfølgning.

Det kan overvejes, om der skal ske en løbende opfølgning på indsatsen, herunder med inddragelse af arbejdsmarkedets parter. Det kan i den forbindelse overvejes at se på, i hvilket omfang udstedte bøder er blevet inddrevet med henblik på at vurdere kontrollens faktiske effektivitet.

6.4.2.1. Kontrol af anmeldelsespligten

Udvalget anbefaler, at overholdelse af anmeldelsespligten kontrolleres dels af politiet i forbindelse med politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer og dels af en særmyndighed.

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

Manglende overholdelse af anmeldelsespligten sanktioneres med bøde, jf. afsnit 6.3.2.3, som søges opkrævet på stedet. Udvalget anbefaler i forlængelse heraf, at politiet efterfølgende underretter særmyndigheden om transportvirksomhedens manglende overholdelse af anmeldelsespligten med henblik på, at oplysninger herom kan indgå i myndighedens tilrettelæggelse af sin kontrol på området.

6.4.2.2. Kontrol med overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning

Kontrollen med overholdelsen af det lovfastsatte krav til aflønning varetages dels af særmyndigheden, dels af politiet.

Konstateringen af, om der er foretaget en kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark er afgørende for, at det lovfastsatte krav til aflønning finder anvendelse. På samme måde er konstateringen af chaufførens identitet afgørende, idet det skal klarlægges, om chaufføren er ansat i den pågældende transportvirksomhed.

Med henblik på, at dokumentation for overholdelse af kravet til aflønning er umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standses i Danmark, anbefaler udvalget, at der stilles krav om, at følgende skal medbringes under kørslen og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende med henblik på myndighedernes kontrol med overholdelsen af kravet:

- Dokumentation for anmeldelse i registret.
- Ansættelseskontrakt
- Lønsedler for perioder, hvor chaufføren inden for det seneste år har udført kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark, hvor metoden for udregning af løn for den



kombinerede transport eller cabotagekørsel fremgår, eller anden dokumentation, der viser de samme oplysninger.

- Arbejdstidsopgørelser for chaufføren for samme perioder som lønsedlerne eller anden dokumentation, der viser de samme oplysninger.

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

Kan dokumentationen ikke forevises for kontrolmyndighederne på forlangende, anbefaler udvalget, at transportvirksomheden sanktioneres med en bøde.

De EU-retlige rammer for håndhævelse af krav til udenlandske vognmænd om at følge et dansk overenskomstmæssigt omkostningsniveau fremgår af afsnit 6.2. Det vurderes, at ovenstående dokumentation kan kræves inden for rammerne af EU-retten.

Hvis politiet i forbindelse med kontrollen får en mistanke om, at de anmeldte oplysninger om kombineret transport eller cabotagekørsel ikke er korrekte, vil politiet eventuelt kunne indhente oplysninger fra politiets ANPG-system med henblik på kontrol af køretøjets kørselsforløb. Det kan dog ikke ved opslaget i ANPG påvises, om der er udført kombineret transport eller cabotagekørsel som led i den pågældende kørsel.

I forbindelse med politiets vejsidekontrol med tunge køretøjer vil politiet først kontrollere, om der er tale om en kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark – hvor det lovfastsatte krav til aflønning finder anvendelse – og i givet fald om transportvirksomheden har foretaget korrekt anmeldelse af kørslen, samt om den krævede dokumentation kan forevises.

Hvis der i forbindelse med politiets kontrol af et standset køretøj konstateres forhold, der giver politiet en konkret mistanke om, at det lovfastsatte krav til aflønning ikke er overholdt, fx på baggrund af den medbragte dokumentation i køretøjet eller oplysninger fra chaufføren, foretager politiet en nærmere efterforskning med henblik på eventuel strafforfølgning. I disse tilfælde bliver sagen således hos politiet, uden at sagen indgår i særmyndighedens kontrolgruppe. Politiet vil efter omstændighederne inddrage særmyndigheden med henblik på faglig vurdering.

Det bemærkes i den forbindelse, at manglende overholdelse af anmeldelsespligten ikke i sig selv medfører en formodning for, at transportvirksomheden ikke overholder kravet til aflønningen, men at det vil kunne indgå som et element i den samlede vurdering.

Særmyndighedens kontrol med, om transportvirksomheden overholder det lovfastsatte krav til aflønning, foretages som stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De køretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor, vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der i mindre omfang vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret.

Med henblik på at sikre, at særmyndigheden kan føre effektiv kontrol med, om det lovfastsatte krav til aflønning af chaufføren overholdes, anbefaler udvalget, at transportvirksomheden efter anmodning fra særmyndigheden har pligt til at indsende relevant dokumentation for, at transportvirksomheden overholder kravet.

Særmyndigheden kan på den baggrund, hvis det vurderes nødvendigt, anmode transportvirksomheden om at fremsende relevant dokumentation til brug for myndighedens vurdering af, om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes. Det vil navnlig være relevant at anmode om dokumentation i form af arbejdskontrakt, lønsedler og arbejdstidsregistreringer. Det kan desuden være relevant at anmode om fx dokumentation for gennemførte lønudbetalinger til chaufføren (fx bankoverførsler), eventuelle oplysninger om lønrammer, samlede ruteplaner for udført transport og eventuelle aftaler om gennemsnitlig beregning af arbejdstid.

Det vurderes, at ovenstående dokumentation kan kræves inden for rammerne af EU-retten.

Udvalget anbefaler i forlængelse heraf, at hvis transportvirksomheden undlader at efterkomme en anmodning fra særmyndigheden om at indsende relevant dokumentation, kan særmyndigheden ved afgørelse pålægge virksomheden administrative tvangsbøder (dvs. tvangsbøder, som ikke pålægges af domstolene, men af forvaltningen), indtil anmodningen efterkommes.

En administrativ tvangsbøde er således en administrativ afgørelse om, at en økonomisk sanktion vil blive pålagt, hvis en handlepligt ikke opfyldes. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke vil kunne pålægges tvangsbøder, hvis der foreligger en konkret mistanke om, at en enkeltperson eller en juridisk person har begået en lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 10, stk. 1. Tvangsbøder kan dog anvendes, hvis det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af gældsinddrivelseslovens § 11, at der er udpantningsret for bl.a. bøder, tvangsbøder og administrative bøder. Restanceinddrivelsesmyndigheden er told- og skatteforvaltningen, jf. bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige.

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

Myndigheden 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.

Hvis den sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelsen, kan anklagemyndigheden afslutte sagen med et udenretligt bødeforelæg, jf. retsplejelovens § 832, såfremt den sigtede erklærer sig rede til inden for en nærmere angiven frist at betale den i bødeforelægget angivne bøde. I modsat fald indbringes sagen for domstolene.

I forbindelse med den nærmere tilrettelæggelse af kontrollen med aflønningskravet, vil det kunne overvejes, hvordan særmyndigheden i visse situationer med fordel kan indgå ved politiets vejsidekontrol for på stedet eller i situationen at kunne understøtte kontrollen med overholdelsen af kravet.

Den nærmere tilrettelæggelse af kontrollen, herunder myndighedssamarbejdet, vil nærmere skulle fastlægges mellem politiet og særmyndigheden med henblik på at sikre den mest effektive kontrol. I den forbindelse vil der løbende skulle tages højde for ny viden og erfaringer på området, herunder nye tekniske muligheder, som kan understøtte kontrolindsatsen.

I forhold til udveksling af oplysninger imellem medlemsstaterne har Europa-Kommissionen i marts 2018 foreslået at oprette en Europæisk Arbejdsmarkedsmyndighed (ELA), og i juli 2019 indgik Rådet og Europa-Parlamentet en aftale om ELA-forordningen. En af ELA's hovedopgaver bliver at lette samarbejde og udveksling af oplysninger medlemsstaterne imellem med henblik på effektiv håndhævelse af relevant EU-ret, herunder på vejtransportområdet.

Gældende regler på transportområdet indeholder allerede bestemmelser om myndighedssamarbejde, men ELA vil kunne styrke samarbejdet fx ved udpegningen af en national forbindelsesofficer fra hvert medlemsland, der skal fungere som bindeled mellem ELA og nationale myndigheder, udføre netværksdannelse med øvrige medlemsstater og understøtte informationsudveksling.

Det bemærkes, at ELA i efteråret 2019 fortsat er i en opstartsfasen med fuld forventet indfasning i 2024. Der udestår derfor en række spørgsmål i forhold til ELA's

implementering, ligesom ELA ikke opererer med fuld styrke, hvilket kan påvirke leveringsdygtigheden i starten.

Med henblik på at understøtte en effektiv kontrol vil det også kunne overvejes at indgå bilaterale aftaler med udenlandske myndigheder om bl.a. udveksling af relevante oplysninger.

6.4.2.3. Sanktioner for manglende overholdelse af kravene

Udvalget lægger vægt på, at der fastsættes effektive og mærkbare sanktioner for manglende overholdelse af de fastsatte krav.

For så vidt angår danske virksomheder, kan manglende overholdelse af de foreslåede bestemmelser i godskørselslovens § 6, stk. 3 og buskørselslovens § 18, stk. 2, efter omstændighederne føre til tilbagekaldelse af virksomhedens gods- eller buskørseltilladelse, jf. afsnit 3.1.2 og 3.1.3.

For så vidt angår udenlandske virksomheder, sker kørslen i Danmark i henhold til en fællesskabstilladelse, som ikke er udstedt af Danmark eller kan tilbagekaldes af de danske myndigheder, jf. artikel 4, stk. 2, i forordningen om adgangen til markedet. Det grundlæggende princip er således, at etableringsmedlemsstaten udsteder tilladelsen og fører kontrol med, at virksomheden overholder reglerne i forordningen om adgangen til erhvervet og de yderligere betingelser, som etableringsmedlemsstaten har opstillet for vejtransporttilladelse.

Danmark har således ikke mulighed for at tilbagekalde en udenlandsk virksomheds tilladelse, og derfor vil manglende overholdelse af reglerne i stedet blive sanktioneret med bøde.

Udvalget anbefaler på den baggrund, at der for *manglende* eller *mangelfuld anmeldelse* i registret som udgangspunkt fastsættes en bøde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt.

Formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, at udenlandske virksomheder, som udfører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark, overholder det lovfastede krav til aflønning. Det er derfor afgørende for en effektiv kontrol, at udenlandske virksomheder overholder anmeldelsespligten. Udvalget anbefaler på den baggrund, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normaltilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i registeret 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 forudsættes desuden, at bøden kan fastsættes til et større eller mindre beløb end bødeniveauet i normaltilfælde afhængig af sagens konkrete omstændigheder.

Det anbefales desuden, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret som udgangspunkt skal hæves med 100 pct. i normaltilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

Straffastsættelsen vil i øvrigt følge de almindelige strafferetlige principper.

DA finder, at denne optrappingsordning ikke er proportional i forhold til overtrædelsens karakter, hvilket særlig gælder hvis en virksomhed kan risikere, at blive ramt af en gentagelseeffekt ved manglende registrering af f.eks. 3 cabotageure samme dag.

Det er udvalgets opfattelse, at bøden for *manglende overholdelse af det lovfastede krav til aflønning* bør afspejle overtrædelsens meget alvorlige karakter, idet manglende overholdelse af det lovfastede krav til aflønning, vil virke konkurrenceforvridende sammenholdt med, at bøden for at have en præventiv effekt skal tage højde for det beløb, som virksomheden vil have ”sparet” ved ikke at udbetale løn i henhold til kravet om aflønning.

Udvalget anbefaler på den baggrund, at der for en overtrædelse som udgangspunkt udmåles en bøde, der procentvis tager højde for det undtagne beløb, dog ikke mindre end 35.000 kr. i normaltilfælde. Det svarer til det bødeniveau, der blev forudsat for overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, med lov nr. 1639 af 26. december 2013 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

Det anbefales endvidere, at bøden som udgangspunkt skal hæves med 100 pct. i normaltilfælde anden gang reglerne overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse.

DA finder, at bødeniveau bør fastsættes, så det svarer til niveauet for ulovlig cabotagekørsel i godskørselsloven og optrappingsordningen med stigninger på 100 pct. ikke er proportional i forhold til karakteren af overtrædelserne i ”normaltilfældene”.

Det anbefales desuden, at hvis overtrædelsen af det lovfastede krav til aflønning er af særlig grov karakter, herunder systematisk grov udnyttelse, eller hvis den timesats, som chaufføren er aflønnet med i Danmark, er over 100 pct. lavere end det lovfastede krav til aflønning, skal bøden fastsættes ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder.

Straffastsættelsen vil i øvrigt følge de almindelige strafferetlige principper.

For at sikre, at reglerne om det lovfastsatte krav til aflønning overholdes, er det vigtigt, at understøtte bl.a. politiets beføjelser til at kunne håndhæve reglerne effektivt. Udvalget anbefaler derfor, at der sikres hjemmel til, at politiet i forbindelse med vejsidekontrollen har mulighed for at tilbageholde køretøjet med henblik på sikkerhedsstillelse for bødekraft, herunder bødekraft for overtrædelser som er konstateret i forbindelse med den pågældende vejsidekontrol, og eventuelle ubetalte bødekraft fra tidligere overtrædelser af reglerne om det lovfastsatte krav til aflønning i Danmark

Endelig anbefaler udvalget, at der i forbindelse med den nærmere fastlæggelse af den administrative kontrol overvejes relevante og proportionale administrative sagsskridt og sanktioner, fx underretning af den myndighed i hjemlandet, der har udstedt fællesskabstilladelsen eller lignende, ligesom det kan overvejes at give myndigheden adgang til at udstede administrative bødeforlæg.

6.4.2.4. Opkrævning af bøder

Opkrævning af bøder til udenlandske virksomheder, som opstår på baggrund af overtrædelse af de nye regler om det lovfastsatte krav til aflønning, vil følge den sædvanlige procedure for opkrævning af bøder til udenlandske borgere og selskaber.

Politiets Administrative Center (PAC) er ansvarlig for opkrævningen af bøder udstedt af dansk politi til udenlandske borgere og selskaber.

Før bødesagen modtages i PAC, har den relevante politikreds dog ansvaret for, at bødeforlægget er forkyndt for og vedtaget af den person eller det selskab, som er sigtet for den konkrete lovovertrædelse.

Hvis en bøde er vedtaget, sender politiet først en opkrævning og derefter en rykker til skyldner, såfremt betaling ikke er sket.

Hvis en bøde ikke er vedtaget, sender politiet en opkrævning (et bødeforlæg) til den sigtedes udenlandske adresse. Reageres der ikke på dette, sender politiet efterfølgende en rykker med henblik på at opnå skyldners vedtagelse enten i form af indbetaling eller vedtagelse med efterfølgende betaling. Hvis den sigtedes adresse er ukendt, sendes sagen til den relevante politikreds med henblik på bopælskonstatering eller efterlysning af den sigtede.

Reagerer den sigtede hverken på opkrævning eller rykker, sendes sagen til retten med henblik på afsigelse af dom uden retsmøde. Når sagen modtages med domsafsigelse fra retten, sendes en ny opkrævning til den sigtede, hvorefter sagen er afgjort. Hvis den sigtede fortsat ikke betaler bøden, sendes en rykker.

Når den sædvanlige rykkerprocedure er gennemført og betaling fortsat ikke er sket, bliver de vedtagne eller idømte fordringer oversendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen.



Efter Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe kan danske bøder desuden oversendes til Rigsadvokaten med henblik på anmodning om fuldbyrdelse i et andet EU-land, såfremt der er tale om en endelig afgørelse. Der findes tillige internationale aftaler, der gør det muligt at anmode et land uden for EU om at fuldbyrde en dansk bøde. Rammerne herfor afhænger dog af lovgivningen i det pågældende land og af, om både Danmark og det pågældende land har tiltrådt en international konvention mv., der indeholder regler om bøder.

Kapitel 7: Lovudkast med bemærkninger til de enkelte bestemmelser

7.1. Forslag til ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter

§ 1

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

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

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

- 1) følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Stk. 4. Indehaveren af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 5. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3, nr. 1, eller stk. 4.

Stk. 6. Uenighed om en kollektiv overenskomsts faglige gyldighedsområde, jf. stk. 3, nr. 2, behandles fagretligt i overensstemmelse med gældende regler herfor.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 7 og 8.

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

»Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.



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

3. § 6 b affattes således:

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

Stk. 2. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 3, nævnte sager.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer fra arbejdsgiver- og lønmodtagerside, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.«

4. § 6 c affattes således:

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

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

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

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

5. § 7 affattes således:

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



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

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

§ 2

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

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

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

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

2. § 18, stk. 2 og 3, affattes således:

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

- 1) følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller
- 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Stk. 3. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller

indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1. «

3. § 18 a, affattes således:

»§ 18 a. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

Stk. 2. Transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 18, stk. 2, nr. 1. Sager herom anlægges ved Arbejdsretten.

Stk. 3. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 9, stk. 2.

Stk. 4. I sager efter stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, nr. 1, ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstnævnet.«

§ 3

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

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

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

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

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

4. I § 9 indsættes som stk. 8:

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

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den XX-XX 202X.

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

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

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

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

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

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

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

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

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

Overenskomster omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, er de landsdækkende overenskomster, som er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som fastsætter det omkostningsniveau for løn- og arbejdsvilkår, der dermed anses for retningsgivende.

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

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

Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker det pågældende chaufførarbejde og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, opfylder i kraft heraf betingelsen i § 6, stk. 3. For så vidt angår virksomheder, der ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 2, er det således afgørende, om virksomheden følger omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Transportministeren hører ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, overenskomsterne og evt. overenskomstnævnet.

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

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

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

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

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

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

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

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

Med § 6, stk. 5, foreslås det, at tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af forslaget

til en ny § 6, stk. 3 eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. § 6, stk. 3, nr. 1, eller § 6, stk. 4.

Ændringen er en konsekvensændring som følge af ovennævnte § 6, stk. 3, således, at § 6, stk. 5, afspejler, at der enten skal indsendes dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller at der skal indsendes dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3.

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

Det vil betyde, sager om fortolkning af en overenskomsts faglige gyldighedsområde håndteres i henhold til de fagretlige regler, som overenskomstparterne har aftalt. Såfremt det ikke er nærmere aftalt, vil spørgsmålet skulle behandles i overensstemmelse med reglerne om faglige voldgiftsretter, jf. kapitel 2 i lovbekendtgørelse nr. 1003 af 24. august 2017 om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter.

Hvis der søges om tilladelse på baggrund af en overenskomst, der ikke tidligere har dannet grundlag for en tilladelse efter den hidtidige § 6, stk. 3, og overenskomstparterne er uenige om overenskomstens faglige gyldighedsområde omfatter arbejde omfattet af den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, kan der ikke på baggrund af denne overenskomst udstedes tilladelse førend overenskomstens faglige gyldighedsområde er fastlagt ved faglig voldgift. I den situation kan virksomheden søge om tilladelse med henvisning til § 6, stk. 3, nr. 1.

Til nr. 2

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

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

Med forslaget til en ny § 6 a, stk. 5, foreslås det, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde

betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

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

Med § 6 a, stk. 6, foreslås det, en virksomhed omfattet af stk. 5 efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.

Ændringen er en konsekvensændring som følge af den ovennævnte § 6, stk. 3, således, at også bestemmelserne om udenlandske chaufførvikarvirksomheder tilpasses, så virksomhederne skal følge og efter påbud fra transportministeren dokumentere, at den følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 5, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af lovens § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, når virksomhedens chauffør er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Til nr. 3

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

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

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

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

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

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

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består af medlemmer udpeget af overenskomstparterne og en landsdommer som formand, som er udpeget af Arbejdsrettens formand, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Det er i bestemmelsen fastsat, at to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund og at medlemmerne udpeges for 4 år.

Med nærværende lovforslag foreslås § 6 b ny affattet.

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

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

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

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

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

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

Med § 6 b, stk. 2, foreslås det, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt i de i § 6 c, stk. 3, nævnte sager.

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

Med § 6 b, stk. 3, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overenskomstnævnet, herunder antallet af medlemmer, suppleanter til nævnets formand og øvrige medlemmer, nævnets forretningsorden m.v.

Da der er fundet behov for en mere fleksibel regulering af nævnet, er det fundet hensigtsmæssigt, at nævnets virksomhed ikke i samme grad er reguleret direkte ved lov, men at der i stedet gives mulighed for, at de nærmere regler vedrørende nævnet fastsættes af transportministeren, herunder hvilke repræsentative arbejdsmarkedsparter, der skal udpege medlemmer til nævnet.

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

Endvidere forventes fastsat regler om beskikkelse af suppleanter, om nævnets forretningsorden og om, at nævnet kan suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstsparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Til nr. 4

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

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

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

Med nærværende lovforslag foreslås § 6 c ny affattet.

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



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

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

Med § 6 c, stk. 3, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at en tilladelsesindehaver ikke følger omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3 eller § 6 a, stk. 5, hører overenskomstnævnet.

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

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

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

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

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

Til nr. 5

Det følger af godskørselslovens § 7, stk. 1, at vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver,



Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

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

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

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

Med nærværende lovforslag foreslås § 7 ny affattet.

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

Med henblik på at sikre, at Vejtransportrådets sammensætning afspejler de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet, har Transport- og Boligministeriet med ændringen af § 7, stk. 1, fundet det hensigtsmæssigt, at det ikke længere skal være fastsat i godskørselsloven, hvilke brancheorganisationer der kan indstille medlemmer til Vejtransportrådet, men at det i stedet skal fastsættes ved bekendtgørelse, jf. § 7, stk. 3, nedenfor.

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

Rådets opgaver fastholdes i forhold til den gældende bestemmelse.

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

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

Til § 2

Til nr. 1

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

Af § 9, stk. 4, fremgår det, at den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3. 20

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

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

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

Til nr. 2

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

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

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

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

Med forslaget til § 18, stk. 2, foreslås det, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, enten skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde omfatter arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

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

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

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

Transportministeren hører ved vurderingen af, om en indehaver af en tilladelse følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, overenskomstparterne og evt. overenskomstnævnet.

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

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

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

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

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

Med § 18, stk. 3, foreslås det, at tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2.

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

Til nr. 3

Det følger af den nuværende buskørselslovs § 18 a, at Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2. I medfør af stk. 2 hører transportministeren overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed, overholder § 9, stk. 3.

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

Med nærværende lovforslag foreslås § 18 a ny affattet.

Med forslaget til § 18 a, stk. 1, foreslås det, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i kollektive overenskomster som nævnt i § 18, stk. 2, nr. 1.

I § 18 a, stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan høre overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst for chauffører er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, jf. § 18, stk. 2, nr. 1.

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

Med § 18 a, stk. 3, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at en tilladelsesindehaver ikke følger omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2 eller § 9, stk. 2, hører overenskomstnævnet.

Ændringen i § 18 a, stk. 3, 1. pkt., er en konsekvensændring som følge af de foreslåede ændringer i § 18, stk. 3 og 9, stk. 3.

I § 18 a, stk. 2, 2. pkt., foreslås det, at sager herom anlægges ved Arbejdsretten.

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

Med § 18 a, stk. 3, foreslås det, at transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 9, stk. 3, hvor det foreslås, at denne skal overholde reglerne i § 18, stk. 2, som siger, at man enten skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselsområdets område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, som gælder på hele det danske område.

Endelig foreslås det med § 18 a, stk. 4, at i sager efter stk. 1 og 3, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 18, stk. 2, nr. 1, eller i bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension, jf. § 9, stk. 2, i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører ikke er fulgt, hører transportministeren overenskomstsnævnet.

Til § 3

Til nr. 1

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

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

Til nr. 2

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

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

Til nr. 3

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

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

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

Til nr. 4

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

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den XX-XX 202X.

De foreslåede bestemmelser i godskørselsloven og buskørselsloven (lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2) om det lønomkostningsniveau, som vognmandsvirksomheder skal følge, vil finde anvendelse for indehavere af tilladelser efter godskørselslovens § 1, stk. 1, og § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 1, stk. 1, og § 9, stk. 2, der meddeles efter lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 2*, at denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal finde anvendelse 6 måneder efter lovens ikrafttræden for indehavere af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 6 a, stk. 3, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 9, stk. 2, der er meddelt før lovens ikrafttræden. Indehavere af en eksisterende tilladelse vil således først skulle overholde lønomkostningskravet 6 måneder efter lovens ikrafttræden.

Indehavere af en eksisterende tilladelse efter godskørselsloven eller buskørselsloven kan have indrettet deres virksomhed på, at de alene skulle overholde det gældende overenskomstkrav. Med det foreslåede stk. 2 får disse virksomheder en periode på 6 måneder fra lovens ikrafttræden til at indrette sig på de nye krav. Det er samlet set vurderingen, at de nye krav på bl.a. i lyset heraf ikke i almindelighed vil rejse spørgsmål i forhold til grundlovens § 73 om ekspropriation.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at det nye lønomkostningskrav uanset overgangsperioden vil kunne ramme enkelte tilladelsesindehavere så atypisk hårdt, at kravene vil kunne få karakter af et



ekspropriativt indgreb mod den enkelte. Det foreslås derfor i stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, kan tillade, at kravene efter lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, og § 2, nr. 1 og 2, først skal opfyldes på et senere tidspunkt end fastsat i stk. 2.

Nærmere regler om dispensationsadgangen vil kunne fastsættes i bekendtgørelsesform. Det forudsættes, at der kun meddeles dispensation i sådanne tilfælde, hvor den pågældende tilladelsesindehavers overholdelse af lønomkostningskravet 6 måneder efter lovens ikrafttræden måtte udgøre et ekspropriativt indgreb.

7.2. Forslag til ændring af lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

§ 1

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

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

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

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

2. I § 7 b indsættes som nyt stykke:

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

Stk. 2 bliver herefter stk. 3

3. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

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

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

Stk. 2. [Ministeren] fastsætter efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter nærmere regler om den timesats, som chaufføren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

§ 8 d. En udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1, skal senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, anmelde kørslen hos Erhvervsstyrelsen. Anmeldelsen skal ske efter lov om fremgangsmåden ved anmeldelse m.v. af visse oplysninger hos Erhvervsstyrelsen.

Stk. 2. [Ministeren] fastsætter nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1, og om adgangen til at ændre heri, samt om myndighedernes adgang til de anmeldte oplysninger.

Stk. 3. Erhvervsstyrelsen fastsætter regler om anmeldelse af oplysninger efter stk. 1, herunder om, hvilke forhold anmeldere kan eller skal registrere i styrelsens it-system og brugen af dette system.

§ 8 e. Tilsynet med overholdelsen af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d varetages af [særmyndigheden].

Stk. 2. Enhver udenlandsk virksomhed, der er omfattet af § 8 c, stk. 1 skal efter anmodning give særmyndigheden de oplysninger, der er nødvendige for, at [særmyndigheden] kan varetage kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 3. [Særmyndigheden] kan indhente oplysninger om den udenlandske transportvirksomhed fra andre landes myndigheder, hvis oplysningerne er relevante for kontrollen med aflønningskravet efter § 8 c eller anmeldelsespligten efter § 8 d.

Stk. 4. [Ministeren] fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal medbringes under kørslen i Danmark og forevises for kontrolmyndigheden på forlangende ved myndighedernes kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d.

§ 8 f. Efterkommer en virksomhed ikke en anmodning om oplysninger efter § 8 e, stk. 2, kan særmyndigheden give pålæg om, at oplysningerne skal indsendes inden en fastsat frist, og pålægge daglige tvangsbøder fra fristens overskridelse, og indtil pålægget efterkommes.

Stk. 2. Klager over eller indbringelse for domstolene af påbud og pålæg af daglige bøder efter stk. 1 har ikke opsættende virkning.«

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

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

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

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

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

6. I § 10 a indsættes som stk. 4:

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

7. I § 10 d indsættes efter »Arbejdstilsynet«: »eller særmyndigheden«

8. Efter § 10 d indsættes:

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

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der har rådighed over køretøjet på tidspunktet for tilbageholdelsen, er uberettiget i besiddelse af dette.

Stk. 3. Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse.«

§ 2

Loven træder i kraft den XX-XX 202X.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Udstationeringslovens § 1 fastsætter anvendelsesområdet for lovens bestemmelser.

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

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

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

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

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

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

For så vidt angår vejdelen af en kombineret transport, finder kapitel 4 a anvendelse, hvor hele vejdelen af den kombinerede transport finder sted i Danmark.

Stk. 5 bliver herefter til stk. 6.

Til nr. 2

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

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

Med lovforslaget indføres et aflønningskrav i forbindelse med udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, og der etableres en særlig registreringsordning for tjenesteydelser inden for transportbranchen med henblik på kontrollen heraf.

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

buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, finder reglerne i det foreslåede kapitel 4 a således anvendelse.

Til nr. 3

§ 8 c

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

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

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

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

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

Ved fastlæggelsen af, om virksomheden er arbejdsgiver for chaufføren, tages der udgangspunkt i det almindelige arbejdsretlige lønmodtagerbegreb, som kendes fra fx ferieloven. Ved en lønmodtager forstås således en person, der modtager vederlag for personligt arbejde i tjenesteforhold. Om en person, og i dette tilfælde chaufføren, befinder sig i en lønmodtagerrelation til den udenlandske virksomheder 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 chaufføren, der udfører den konkrete cabotagekørsel eller kombinerede transport, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med den pågældende kørsel, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af stk. 2. Der er ikke tale om et krav, som den enkelte chauffør vil kunne støtte ret på, men et offentligretligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

Det foreslås i § 8 c, stk. 2, at [ministeren] efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter fastsætter nærmere regler om den timesats, som chaufføren som minimum skal oppebære efter stk. 1. Timesatsen fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i de af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter indgåede landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, nr. 1.

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

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

§ 8 d

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

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

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

For hver tjenesteydelse skal følgende oplysninger anmeldes:

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

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

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

Registret har til formål at give de danske myndigheder [samt arbejdsmarkedets parter] mulighed for at sikre håndhævelse af de regler og vilkår, der gælder for udenlandske virksomheder, der udfører

cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark.

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

Anmeldelse skal senest samtidig med, at kørslen påbegyndes. Dette svarer til, hvad der gælder for anmeldelse til RUT, og formålet hermed er at sikre, at oplysninger om en konkret transport er tilgængelige for de danske myndigheder senest samtidig med, at kørslen påbegyndes, således at oplysningerne bl.a. er tilgængelige, hvis køretøjet standses af politiet.

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

Med den foreslåede § 8 d, stk. 2, gives [ministeren] bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal anmeldes efter stk. 1., og om myndighedernes adgang til de anmeldte oplysninger. Det forventes således, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat følgende oplysningskrav:

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

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

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

§ 8 e

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

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

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

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

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

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

Særmyndighedens kontrol med, om virksomheden overholder det lovfaste krav til aflønning, foretages som stikprøvekontrol, herunder som risikobaseret kontrol bl.a. baseret på myndighedens erfaringer med kontrol af ordningen. De motorkøretøjer, som er kontrolleret af politiet, jf. ovenfor,

vil indgå i den kontrolgruppe, hvorfra stikprøven tages, ligesom der vil ske en kontrol af anmeldte kørsler i registret.

Hvis den udenlandske virksomhed kan dokumentere, at chaufførens arbejde er omfattet af en dansk landsdækkende overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som dermed kan lægges til grund i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, foretager særmyndigheden ikke kontrol af aflønningskravet, idet kontrollen med overholdelse af overenskomsten henhører under det fagretlige system.

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

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

Det vil navnlig være relevant at anmode om dokumentation i form af arbejdskontrakt, lønsedler og arbejdstidsregistreringer. Det kan desuden være relevant at anmode om fx dokumentation for gennemførte lønudbetalinger til chaufføren (fx bankoverførsler), eventuelle oplysninger om lønrammer, samlede ruteplaner for udført transport og eventuelle aftaler om gennemsnitlig beregning af arbejdstid.

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

Det foreslås i § 8 e, stk. 4, at [ministeren] bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilken dokumentation, der skal medbringes under kørslen i Danmark og forevises for kontrolmyndigheden på forlangende ved myndighedernes kontrol af aflønningskravet efter § 8 c og anmeldelsespligten efter § 8 d. Det forventes, at der ved bekendtgørelsen vil blive udstedt regler om, at følgende dokumentation for overholdelse af aflønningskravet er umiddelbart tilgængelig for kontrol, når et køretøj standses i Danmark:

- Dokumentation for anmeldelse i registret,
- Ansættelseskontrakt,



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

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

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

§ 8 f

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

Idet der foreligger et helt særligt behov for effektiv kontrol og håndhævelse på det pågældende område foreslås det med § 8 f, at der i loven indsættes en bestemmelse om administrative tvangsbøder, dvs. tvangsbøder, som ikke pålægges af domstolene, men af forvaltningen. Særmyndigheden vil på den baggrund tillægges beføjelse til – ved afgørelse – at pålægge transportvirksomheden en økonomisk sanktion, hvis en bestemt handlepligt ikke opfyldes.

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

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

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

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

Det foreslås som § 8 f, stk. 3, at klager over eller indbringelse for domstolene af påbud efter stk. 1 eller pålæg af tvangsbøder efter stk. 2 ikke skal have opsættende virkning. Det er afgørende, at en virksomhed ikke kan unddrage sig at medvirke til oplysning af sagen ved fx at klage over et påbud om anmeldelse eller ved at indbringe påbuddet eller afgørelsen om tvangsbøder for domstolene.

§ 8 g

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

Hvis virksomheden med rimelig grund mistænkes for at have begået en strafbar lovovertrædelse, kan lovforslagets § 8 g ikke anvendes med henblik på at tilvejebringe oplysninger om det eller de forhold, som mistanken omfatter. Tvangsindgreb kan i disse situationer alene gennemføres efter reglerne i retsplejeloven om strafferetsplejen.

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

Er der tale om ren stikprøvekontrol, vil der ikke foreligge en mistanke i bestemmelsens forstand. Det samme gælder, hvor en myndighed fx ønsker at undersøge forhold, som kun muligvis kan give anledning til mistanke - fx på baggrund af generelle erfaringer med en bestemt virksomhed. En mere almindelig, erfaringsbaseret fornemmelse hos den pågældende myndighed om, at der kan være noget galt, indebærer således ikke, at der foreligger mistanke om et strafbart forhold.

Til nr. 4

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

Ifølge lovens § 10 a, stk. 3, betragtes det ved straffens udmåling efter § 10 a, stk. 1 som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, eller

hvis der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet opnået en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

Med den foreslåede § 10 a, stk. 1, nr. 4, fastsættes, at en udenlandsk virksomhed kan straffes med bøde, hvis den undlader at betale chaufføren en timeløn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 6, om straffens fastsættelse.

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

Formålet med anmeldelsespligten er at give myndighederne bedre muligheder for at føre kontrol med, at udenlandske virksomheder, som udfører kombineret transport eller cabotagekørsel i Danmark, overholder det lovfastede krav til aflønning. Det er derfor afgørende for en effektiv kontrol, at udenlandske virksomheder overholder anmeldelsespligten.

Det forudsættes, at bøden for manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret som udgangspunkt fastsættes til 10.000 kr. i normaltilfælde for hver kørsel, der ikke er anmeldt korrekt, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

Det forudsættes, at mangelfuld anmeldelse i registeret sanktioneres i tilfælde, hvor den mangelfulde anmeldelse har betydning for myndighedskontrollen, fx hvis de anmeldte oplysninger er forbundet med fejl, som ikke muliggør, at kontrolmyndighederne kan komme i kontakt med den udenlandske virksomhed, eller hvis identiteten af og kontaktoplysninger på chaufføren ikke er korrekte.

Det foreslås desuden, at bøden for overtrædelse af manglende eller mangelfuld anmeldelse i registret skal hæves med 100 pct. i normaltilfælde anden gang bestemmelsen overtrædes og ved hver efterfølgende overtrædelse. Dette vil svare til bødeniveauet for gentagne overtrædelser for manglende eller mangelfuld registrering i RUT i normaltilfælde.

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

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

Det er en betingelse for 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. 5

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

Til nr. 6

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

Det forudsættes således, at der for en overtrædelse som udgangspunkt udmåles en bøde, der procentvis tager højde for det undtagne beløb, dog ikke mindre end 35.000 kr. i normalt tilfælde.

Bøden skal ses i lyset af overtrædelsens meget alvorlige karakter, idet manglende overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning vil virke konkurrenceforvridende sammenholdt med, at bøden for at have en præventiv effekt skal tage højde for det beløb, som virksomheden vil have »sparet« ved ikke at udbetale løn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1.

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

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

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

Det bemærkes, at det i øvrigt tilkommer domstolene ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder at fastsætte bøden i den enkelte sag, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende

omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

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

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

Til nr. 7

Ifølge udstationeringslovens § 10 d, stk. 1, kan beskæftigelsesministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at Arbejdstilsynet i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Ifølge lovens § 10 d, stk. 2 og 3, finder reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og reglerne i retsplejeloven om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende anvendelse på bødeforelæg. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 135 af 31. januar 2017, hvorefter Arbejdstilsynet kan udstede administrative bødeforelæg i visse sager om overtrædelse af anmeldelsespligten til RUT, hvis overtrædelsen er klar og ukompliceret, og sagen ikke kan forventes at medføre højere straf end bøde. Har sagen ikke den fornødne klare og ukomplicerede karakter til, at sagen kan afgøres ved administrativt bødeforelæg, indgiver Arbejdstilsynet i stedet politianmeldelse. Arbejdstilsynet indgiver endvidere politianmeldelse, hvis modtageren ikke ved sin vedtagelse accepterer at lade sagen afgøre ved administrativt bødeforelæg.

Det foreslås, at bestemmelsen udvides til også at omfatte en hjemmel til, at særmyndigheden kan udstede administrative bødeforelæg. Efter forslaget vil [ministeren] efter forhandling med justitsministeren således kunne fastsætte regler om, at særmyndigheden i nærmere angivne sager om overtrædelser af denne lov og regler udstedt i medfør af denne lov, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

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

Til nr. 8

§ 10 e

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

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

Det bemærkes i den forbindelse, at lovforslaget bl.a. indeholder bestemmelser om aflønningskrav, jf. lovforslagets § 8 c, samt en ny anmeldelsesordning for udenlandske virksomheder, jf. lovforslagets § 8 d.

Den foreslåede *§ 10 e, stk. 1*, fastsætter således, at politiet kan tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af de foreslåede nye bestemmelser. Bestemmelsen har til formål at sikre, at politiet kan tilbageholde et køretøj, hvis politiet eller særmyndigheden konstaterer, at virksomheden ikke aflønner chaufføren i overensstemmelse med den foreslåede § 8 c, eller der ikke er sket korrekt anmeldelse efter den foreslåede § 8 d.

Den foreslåede *§ 10 e, stk. 2*, fastsætter, at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor.

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

Det foreslås, at der – i lighed med færdselslovens og godskørselslovens regler om tilbageholdelse af motorkøretøjer – kan søges fyldestgørelse i et køretøj, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af fx bøder eller sagsomkostninger, eller der er stillet sikkerhed herfor.

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

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

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

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

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den xxx.

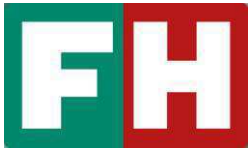
De foreslåede bestemmelser i udstationeringsloven om det lønomkostningsniveau, som udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel med gods, hvor køretøjets samlede totalvægt er over 3.500 kg., eller vejdelen af kombineret transport i Danmark, skal følge, vil finde anvendelse fra tidspunktet for lovens ikrafttræden. På dette tidspunkt vil den nye anmeldelsesordning for transportbranchen være etableret.

Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 2, i forslaget til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter (se afsnit 7.1), vil vognmandsvirksomheder med en dansk tilladelse, der er meddelt før denne lovs ikrafttræden, først skulle opfylde godskørselslovens og buskørselslovens krav om lønomkostningsniveau efter en periode.

Det bemærkes i den forbindelse, at den forskellige behandling af vognmandsvirksomheder med dansk tilladelse og virksomheder med tilladelse i en anden medlemsstat, som dette vil indebære, vurderes at være inden for rammerne af EU-retten. Forskellig behandling af tjenesteydere fra Danmark og tjenesteydere fra andre medlemsstater er således ikke i strid med EU-retten, hvis forskelsbehandlingen er sagligt begrundet og proportional. Som det fremgår af bemærkningerne til den ovennævnte foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 2, har den udskudte virkning af kravet om lønomkostningsniveau for vognmandsvirksomheder med dansk tilladelse til formål at give de



pågældende virksomheder mulighed for at indrette sig på det nye krav, så der ikke i almindelighed vil kunne rejses spørgsmål efter grundlovens § 73 om ekspropriation over for de pågældende. De samme hensyn gør sig ikke gældende for virksomheder med tilladelse i en anden medlemsstat, idet disse virksomheder kun vil skulle overholde kravet om lønomkostningsniveau, når de udfører cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark, men ikke ved deres øvrige virksomhed, og derfor ikke vil blive ramt af det nye krav med samme intensitet som vognmandsvirksomheder med dansk tilladelse. Det er derfor vurderingen, at den forskellige behandling af vognmandsvirksomheder med dansk tilladelse og virksomheder med tilladelse fra en anden medlemsstat er saglig og proportional.



4. april 2019

Dok ID: 138914

Hovedorganisationernes forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transportere i Danmark

Parternes mål med forslaget

DA og FH har et fælles ønske om at sikre ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører cabotage og kombinerede transportere i Danmark. Parterne er enige om, at der i udstationsloven skal tilføjes en bestemmelse, der sikrer, at udenlandske vognmænd, der kører cabotage og kombinerede transportere i Danmark, skal følge niveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på området mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og at godskørselsloven på den baggrund skal justeres.

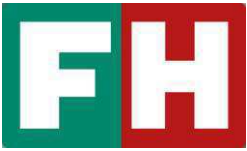
Parterne noterer sig, at ændringen vedr. varebiler træder i kraft 1. juli 2019. Da cabotagekørsel og kombinerede transportere udelukkende udføres med køretøjer over 3.500 kg, har parterne ikke fundet anledning til i dette forslag at foreslå justeringer i godskørselsloven på varebilsområdet.

Parterne er desuden enige om, at der efter samme principper skal gennemføres en ændring på busområdet, som sikrer, at udenlandske busvognmænd, der kører cabotage i Danmark, skal følge niveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og som gælder på hele det danske område.

DA og FH ønsker at opnå følgende mål med forslaget:

Cabotage og kombinerede transportere

1. At udenlandske vognmænd, der udfører cabotagekørsel eller kombinerede transportere i Danmark, skal betale chaufførerne en aflønning svarende til, hvad danske arbejdsgivere er forpligtet til at betale for udførelsen af tilsvarende arbejde i medfør af godskørselsloven.
2. Med henblik på at skabe en isoleret løsning på transportområdet fastsættes niveauet for udenlandske vognmænd, jf. punkt 1, som en timesats, der udgøres af transportoverenskomsternes grundløn, chaufførtillæg tillagt værdien af særlig opsparing og fridagsopsparing. Det skal afklares med regeringen, om grundlaget for denne sats af hensyn til klarhedskravet skal fremgå af selve lovteksten, -bemærkningerne eller via bekendtgørelse eller andet.



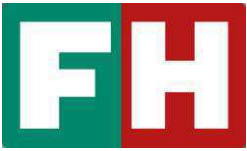
3. At udenlandske vognmænd, der kører cabotage eller kombinerede transporter i Danmark, senest ved turens start skal anmelde sig til et dansk register og indestå for, at der for dette arbejde betales mindst den timesats, der er nævnt i punkt 2.

National godskørsel (danske virksomheder)

4. At virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, i kraft af denne overenskomst opfylder godskørselslovens krav om aflønning, jf. punkt 7.
5. At virksomheder, som ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, skal følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på den nuværende godskørselslovs område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.
6. At omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, jf. punkt 5, udgøres af de samlede udgifter vedrørende løn, herunder genetillæg, overarbejde, fridage ud over ferielovens minimum og pension, som overenskomsten pålægger arbejdsgiveren i henhold til den pågældende overenskomst.
7. At det er en forudsætning – for at overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter kan anvendes til at opfylde godskørselslovens aflønningskrav – at overenskomsternes faglige gyldighedsområde dækker det pågældende chaufførarbejde. Det er repræsentativiteten på lønmodtagersiden, der er afgørende for, om kravet er opfyldt. Eventuelle uenigheder om overenskomsternes faglige gyldighedsområde afgøres på sædvanligvis i parternes egne fagretlige systemer (faglig voldgift).
8. At godskørsel mellem koncernforbundne selskaber, jf. principperne i kursgevinstlovens § 4, stk. 2, betragtes som firmakørsel, hvortil der ikke kræves tilladelse. Denne undtagelse skal alene gælde for koncernforbundne selskaber, der ikke kører med gods for virksomheder/kunder uden for koncernen.

Om kontrolforanstaltninger – overordnede principper- se bilag

9. At det er afgørende, at der udføres en effektiv og proportionel kontrol med, om udenlandske og danske vognmænd lever op til kravene om aflønning i udstationeringsloven og godskørselsloven.
10. Det er en myndighedsopgave at føre kontrol med, om udenlandske vognmænd har anmeldt cabotage og kombinerede transporter og for disse kørsler har aflønnet sine chauffører i overensstemmelse med pkt. 1. Parterne er enige om, at der bør udvikles en nem og effektiv elektronisk registreringsmulighed for udenlandsk vognmænd via af en applikation til mobiltelefoner.
11. Parterne opfordre til, at der oprettes et vejpoliti til at foretage kontrollen, jf. punkt 9 og 10.



12. Det er en myndighedsopgave i forbindelse med udstedelse og fornyelse af godskørselstilladelse – og ved risikobaserede stikprøver – at kontrollere, om virksomheden aflønner sine medarbejdere efter reglerne i punkt 5 eller opfylder kravet i punkt 4.
13. Når styrelsen afgør, om virksomheder der ikke er omfattet af overenskomst, jf. punkt 5, lever op til krav om aflønning, kan der ske høring af Overenskomstnævnet.

Konkrete forslag til lovtekst

Foreslået formulering af godskørselslovens § 6, stk. 3 og forslag til nyt stk. 4:

Stk. 3: Indehaveren af en tilladelse, jf. § 1, stk. 1 skal mindst følge omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 4: Virksomheder, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1 stk. 1 nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, opfylder i kraft heraf stk. 3.

Det nuværende stk. 4 bliver herefter stk. 5.

Anm.: For varebiler, der bliver omfattet af godskørselsloven pr. 1. juli 2019, opretholdes retstilstanden efter den nuværende lovs § 6, stk. 3.

Foreslået formulering af nye bestemmelser i udstationeringsloven:

Der indsættes en bestemmelse i udstationeringsloven fx som § 5a med følgende ordlyd:

Udenlandske tjenesteydere, der udfører cabotagekørsel eller kombinerede transport i Danmark, betaler under udførelsen af dette arbejde chaufførerne en løn svarende til, hvad danske arbejdsgivere er forpligtet til at betale for udførelsen af tilsvarende arbejde i medfør af godskørselslovens § 6, stk. 3.

Som fx § 10 b indsættes følgende bestemmelse:

Med bøde straffes den, der overtræder § 5a. Der kan ved udmåling af bøden lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

Stk. 2 Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af § 5a kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.



Bilag - Kontrolforanstaltninger

Udgangspunkt

Det er en forudsætning for FH og DA, at der etableres et nyt og effektivt kontrolsystem, som sikrer, at reglerne for såvel udenlandske som danske virksomheder bliver overholdt. FH og DA peger i den forbindelse på, at regeringen kan hente inspiration fra de kontrolsystemer, man har opbygget i andre EU-lande såsom Tyskland og Frankrig, herunder etableringen af et vejpoliti.

Det er ligeledes en forudsætning, at regeringen afsætter tilstrækkelige ressourcer med henblik på at opbygge og drive det ønskede kontrolsystem.

FH og DA forudsætter, at det fremadrettede kontrolsystem bliver udarbejdet i et samarbejde mellem parterne og de relevante ministerier.

FH og DA er enige om, at nedenstående input bør indgå i dette arbejde.

Cabotage

Kontrollen af virksomheder, der kører cabotage eller kombineret transport består af en forudgående anmeldelsespligt og stikprøvevis kontrol på landevejene. Stikprøvekontrollerne skal bygge på en risikobaseret tilgang.

1. Anmeldelse

Inden cabotage eller den kombinerede transporten skal virksomheden anmelde aktiviteten i et nyoprettet register. FH og DA forestiller sig registreringerne gennemført ved hjælp af en applikation til mobiltelefoner.

Følgende stamoplysninger skal registreres: Virksomhedens navn, adresse, registreringsnummer på lastbil (arbejdssted) og chaufførens oplysninger.

Via applikationen anmelder chaufføreren turen med angivelse af egen, arbejdsgivers og køretøjets identitet. Ved påbegyndelsen og afslutningen af cabotage og kombineret transport skal chaufføren via applikationen logge position og tidspunkt. Denne registreringspligt vurderes at ligge inden for rammerne af håndhævelsesdirektivets art 9, stk. 1, a, idet køretøjets position og identitet er omfattet af bestemmelsen om arbejdsstedets adresse, når der foretages den nødvendige tilpasning til mobile arbejdspladser.

Virksomheden skal også oplyse, at den under turen i DK betaler chaufføren en timeløn, som mindst svarer til hvad danske arbejdsgivere skal betale for at få udført tilsvarende arbejde i henhold til godskørselsloven.

2. Myndighedskontrol

Myndighederne beder virksomhederne indsende dokumentation for overholdelse af vilkårene efter dansk lovgivning. Dokumentation er lønsedler for chaufføren med oplysninger om den løn, der er udbetalt for kørsel i Danmark.

Færdselsstyrelsen kan kontakte myndighederne i virksomhedens hjemland via de nationale kontaktpunkter eller evt. via IMI-systemet med henblik på at få verificeret de oplysninger, som virksomheden har indtastet i registret.

3. Vejsidekontrol

Politiet skal løbende og effektivt kontrollere, at virksomheder, der udfører cabotage eller kombineret transport i Danmark, overholder de danske regler. Når en lastbil, der kører en anmeldt cabtoagetur, krydser grænsen, kan politiet få et advis via de nummerpladescannere, der er placeret ved grænseovergangene (hvis de ikke er placeret, skal de opsættes).

Politiet skal bl.a. udføre følgende kontrol, når en lastbil stoppes:

- Har virksomheden gyldig tilladelse fra hjemlandets myndigheder til at udføre transport?
- Er der tale om cabotage eller kombineret transport?
- Er virksomheden anmeldt i det danske register?
- Fragtbrief eller anden beskrivelse af endemål for transporten
- Ansættelsesbevis, hvoraf timeløn ved kørsel i Danmark, fremgår
- Hvis virksomheden tidligere har kørt cabotage- eller kombiturer i Danmark, skal dokumentation for overholdelse af kravene til aflønning kunne fremvises. Det sidste skal ske ved fremvisning af timelønssedler, hvor aflønningen for kørsel i DK er udspecificeret. Chaufføren/virksomheden skal på forlangende kunne fremlægge en oversættelse af dokumenterne, jf. reglerne i håndhævelsesdirektivet. Der skal kunne fremvises dokumentation for en forudgående 2-årig periode.

Hvis virksomheden ikke har anmeldt turen i registret eller ikke kan dokumentere overholdelse af kravene til aflønning, skal der udskrives en bøde på stedet. Sanktionen bliver skærpet i gentagelsestilfælde.

Godskørsel

Kontrollen af godskørsel sker ligesom i dag ved ansøgning om godskørselstilladelse.

4. Ansøgning

Ved ansøgning om godskørselstilladelse sker der en kontrol af, hvorvidt virksomheden er omfattet af én af de overenskomster, som kan danne grundlag for en godskørselstilladelse eller om virksomheden oplyser, at man følger niveauet i de kollektive overenskomster, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Sidstnævnte oplysninger gives på tro- og love. Færdselsstyrelsen skal bede om dokumentation for lønudbetalinger, når der er tale om en ikke-overenskomstdækket virksomhed.

For de overenskomstdækkede virksomheder sker kontrollen ved at Færdselsstyrelsen tjekker medlemskab af arbejdsgiverforening eller ved tiltrædelsesoverenskomster beder om dokumentation for overenskomstdækningen.

5. Myndighedskontrol

Færdselsstyrelsen foretager kontrol af, om de oplysninger, der ligger til grund for godskørselstilladelsen, også er korrekte.

Det betyder, at en virksomhed, der har oplyst, at den er omfattet af en overenskomst indgået af én af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, skal kunne dokumentere det. Det kan ske ved oplysning om medlemskab af en arbejdsgiverforening eller ved indsendelse af tiltrædelsesoverenskomst.

Virksomheder, der ikke er omfattet af en overenskomst, skal dokumentere overholdelse af vilkårene for godskørselstilladelsen. Det kan ske ved indsendelse af ansættelseskontrakter og/eller lønsedler.

Fra: Trine Schiørring Plesner

Sendt: 21. november 2019 14:26

Til: Sidsel Nordengaard

Emne: Input til det lovforberedende udvalg, nedsat som opfølgning på Padborgudvalget

Til Sidsel Nordengaard

Hermed den aftalte opfølgning på mødet mellem beskæftigelsesministeren og ITD/ITD Arbejdsgiver den 4. november 2019.

Som nævnt på mødet er vi bekymrede over konsekvenserne, hvis DA/FHs forslag ensidigt lægges til grund i det forberedende udvalg.

ITD og ITD Arbejdsgiver ønsker også ordnede forhold i erhvervet, og vi kan tilslutte os en ændring af udstationeringsloven, hvor der skal køres på dansk lønniveau ved cabotage og kombinerede transporter i Danmark. Det har vi selv arbejdet for i forbindelse med EU's vejpakkeforhandlinger.

Vi mener dog, at DA/FHs forslag vedrørende ændring af godskørselsloven er stærkt problematisk. Problemet med dette forslag til ændring af godskørselsloven er, at det indebærer et de facto monopol, idet det vil blive dyrere og forbundet med mange flere administrative byrder ikke at have en 3F-overenskomst. Derfor vil det de facto indebære et monopol, da ingen vognmænd i vores konkurrenceudsatte branche, vil have mulighed for at fortsætte på vores eller KA's overenskomst. I ITD og ITD Arbejdsgiver er vi modstandere af monopoler i alle former. Vi mener at DA/FHs forslag er i strid med EU-retten og grundloven.

Vi har et konkret løsningsforslag på problematikken: Hvis godskørselsloven skal revideres, så mener vi i ITD og ITD Arbejdsgiver, at der skal være valgfrihed for både danske og udenlandske vognmænd i forhold landsdækkende overenskomster indgået på organisationsniveau. Kammeradvokaten havde netop sådan et forslag tilbage i 2016, som der var tæt ved at være flertal for i folketinget. Kammeradvokatens forslag fra 2016 indebærer, at der kan lægges flere landsdækkende overenskomster indgået på organisationsniveau til grund. Dvs. at forslaget afskærer de såkaldte køkkenbordsoverenskomster og har følgende ordlyd:

"Indehaveren af en tilladelse skal følge omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i en af de kollektive overenskomster, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

Implementering af dette forslag i godskørselsloven vil føre til, at danske vognmænd fortsat kan vælge mellem flere overenskomster, og at udenlandske vognmænd efter en ændring af udstationeringsloven skal aflønne efter danske lønvilkår ved cabotage og kombineret transport, men at der også her vil kunne vælges mellem flere overenskomster.

Jeg forstod på mødet den 4. november, at I allerede var i besiddelse af ovennævnte rapport, hvorfor jeg ikke har vedhæftet den. Den eftersendes naturligvis gerne i sin helhed, hvis dette måtte være relevant.

Måtte min henvendelse og vores input til udvalgsarbejdet give anledning til spørgsmål eller kommentarer, så er I naturligvis meget velkomne til at kontakte mig. Jeg står også meget gerne til rådighed for et møde med udvalget eller relevante embedsmænd.

Vi ser frem til, at vores bidrag behandles i udvalget samt at høre tilbage fra jer, om hvad behandlingen måtte give anledning til.

Trine Schiørring Plesner
Direktør



■ **ITD Arbejdsgiver**
Vesterbrogade 10 | 1620 København | Denmark
CVR: 37450820