



Betænkning afgivet af Transportudvalget den 18. januar 2022

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

(Tilladelsesordning for international kørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.)

[af transportministeren (Benny Engelbrecht)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 29 ændringsforslag til lovforslaget. Transportministeren har stillet ændringsforslag nr. 1-6, 8-12, 14-17, 19-21, 23-26 og 29, herunder om deling af lovforslaget. Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 7 og 22. Venstres og Nye Borgerliges medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Venstres medlemmer af udvalgets har stillet ændringsforslag nr. 28.

2. Tilkendelsegivelse fra transportministeren

Transportministeren har anmodet om, at følgende tilkendegivelse fra ministeren optages i betænkningen:

»Med henblik på at sikre, at vejpakkens formål også afspejles i national lovgivning, skal der i folketingsåret 2021-2022 igangsættes en juridisk undersøgelse af, hvorvidt de eksisterende regler om omkostningsniveau og aflønningskrav, der blev indført ved lov nr. 870 af 14. juni 2020, kan udvides til også at omfatte førere, der udfører ikkebilateral international transport – såkaldt tredjelandskørsel – i Danmark ved brug af den eksisterende hjemmel i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10. Umiddelbart efter den juridiske vurdering foreligger, skal der tages initiativ til en politisk drøftelse af spørgsmålet. Drøftelsen skal involvere arbejdsmarkedets parter.«

3. Indstillinger

Udvalget vil stemme for ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget.

Et *mindretal* i udvalget (S) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7, 13, 18, 22 og 27. Mindretallet vil ved 3. behand-

ling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 28 og for ændringsforslag nr. 29.

Et *andet mindretal* i udvalget (V) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 28 og 29.

Et *tredje mindretal* i udvalget (DF) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 28 og 29.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (RV) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *femte mindretal* i udvalget (SF) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren og Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 28 og for ændringsforslag nr. 29.

Et *sjette mindretal* i udvalget (EL) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren og Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag til det

under A nævnte forslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 28 og for ændringsforslag nr. 29.

Et *syvende mindretal* i udvalget (KF) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 28 og 29.

Et *ottende mindretal* i udvalget (NB) indstiller det under A nævnte lovforslag til *forkastelse*. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet vil ved 3. behandling redegøre for sin stilling til det under B nævnte lovforslag. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 28 og hverken for eller imod ændringsforslag nr. 29.

Et *niende mindretal* i udvalget (LA) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 7 og 22 og for ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 28 og 29.

Et *tiende mindretal* i udvalget (FG) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af ministeren og Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 13, 18 og 27. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med det af ministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 28.

Alternativet, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Si-umut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningafgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Politiske bemærkninger

Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance

Venstres, Dansk Folkepartis og Liberal Alliances medlemmer af udvalget indstiller, at 11 kg-reglen bevares. En afskaffelse af 11 kg-reglen under den nuværende godskørselslov vil have flere vidtrækkende negative konsekvenser, og der er ikke sagligt grundlag for at afskaffe reglen. Partierne ser derfor positivt på, at ministeren har stillet ændringsforslag om deling af lovforslaget, så debatten om 11 kg-reglen behandles særskilt.

Varebiler bør ikke være omfattet af godskørselsloven. Partiernes grundlæggende opfattelse er, at godskørselsregler for varebiler ikke har nogen positiv effekt for noget som helst, men medfører chaufførmangel, bureaukrati og et nyttesløst ressourceforbrug hos både erhvervet, myndig-

hederne og ikke mindst politiet, der har rigeligt med andre opgaver. Den nuværende ordning friholder de chauffører og vognmænd, som kører med stykgods på under 11 kg. Derfor ønsker partierne at fastholde den nuværende ordning, såfremt det ikke er muligt helt at fjerne varebiler fra godskørselsloven. En afskaffelse af 11 kg-reglen vil medføre øgede administrative byrder for distributionsbranchen, og i værste fald vil det blive umuligt at operere for centrale dele af branchen. Den aktuelle situation med mangel på chauffører og arbejdskraft forstærker den vurdering, hvilket ikke blot rammer varebilerne, men alle, som benytter chauffører. Kravene i loven til transportledere og chauffører vil påvirke arbejdsuddrevet negativt og øge chaufførmanglen i branchen.

En afskaffelse af 11 kg-reglen vil være i strid med den danske model, idet et sådant tiltag vil medføre en udvidelse af godskørselslovens bestemmelser om at følge lønniveauet i kollektive overenskomster til nye områder. En sådan udvidelse bør kun ske efter fælles indstilling fra parterne. Hvis Folketinget regulerer aftaleområder uden om arbejdsmarkedets parter ønsker, medvirker det til at undergrave aftalemodellen. En afskaffelse af 11 kg-reglen rammer de mindste og dem på kanten og vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser på et velfungerende område, hvor lovlydige virksomheder opererer. Det vil være vanskeligt for disse virksomheder at skaffe arbejdskraft til distribution af deres gods, ligesom vognmænd og chauffører vil miste en stor del af deres indtætsgrundlag. Dette vil i sidste ende kunne medføre en øget risiko for sort arbejde, illegal arbejdskraft og social dumping og vil gøre det umuligt for nogle dele af branchen helt at operere.

En afskaffelse af 11 kg-reglen vil ydermere ramme mindre vognmænd hårdere end større vognmænd, hvilket svækker muligheden for, at nye virksomheder kan etablere sig i branchen, og gør det sværere for personer på kanten af arbejdsmarkedet at komme ind i distributionsbranchen. Distributionen i landdistrikterne rammes hårdt, hvis 11 kg-reglen afskaffes. De i forvejen forringede muligheder for at distribuere lokalaviser i de dele af landet, hvor der er længere mellem postkasserne, vil blive endnu ringere med en afskaffelse af 11 kg-reglen. Et større og mere fleksibelt udbud af distribution bidrager til at sikre, at distributionen fortsat kan nå ud i alle dele af landet.

Den eksisterende tilladelsesordning er indrettet, så den undtager distribution af aviser, reklamer og mindre pakker. Dette er et bevidst valg fra lovgivernes side. Distribution af aviser, reklamer og mindre pakker er en essentiel del af en moderne infrastruktur. Med et øget pres på infrastrukturen – især i de større byer – er det nødvendigt, at distributionen tilpasser sig, så der så vidt muligt undgås trafikale gener bl.a. fra tunge godskøretøjer.

Alle disse konsekvenser vil belaste en i forvejen hårdt presset branche, uden at afskaffelsen af 11 kg-reglen opfylder sit egentlige formål. At afskaffe 11 kg-reglen skaber ikke øget trafikikkerhed eller bedre arbejdsmiljø eller forhindrer sort arbejde og socialt bedrageri. Forslaget om at ophæve 11 kg-reglen er primært begrundet i et ønske om at sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne og bedre mulighed

for branchen for at efterleve reglerne. Partierne forstår, at det er Transportministeriets opfattelse, at det skulle være svært for branchen at forstå og efterleve 11 kg-reglen. Det er dog vores vurdering, at reglerne er formuleret klart og tydeligt og kan efterleves. Det er ikke svært at vurdere, om stykgods vejer mere eller mindre end 11 kg. Det er dermed heller ikke vanskeligt hverken at efterleve eller håndhæve en sådan regel. Skulle der alligevel være en eventuel fortolknings tvivl, har reglen kun haft en kort levetid, og eventuel tvivl om reglen kan nemt håndteres via en vejledning. 11 kg-reglen har støtte i en AT-vejledning fra Arbejdstilsynet. En eventuel tilsidesættelse af reglen (f.eks. ved at løfte og bære mere end 11 kg) vil ikke være en omgåelse af 11 kg-reglen, men en overtrædelse af gældende arbejdsmiljøregler.

Sammenfattende mener partierne, at den nuværende og velfungerende 11 kg-regel bør bevares, som den er. Men partierne hilser det velkommen at hæve mindstekravet fra en totalvægt på 2,0 t til en totalvægt på 2,5 t, da det vil muliggøre kørsel i en del mindre varebiler, herunder især elbiler, der lige nu ikke er rentable at anskaffe, fordi de ligger i vægtintervallet fra 2,0 t til 2,5 t totalvægt.

Socialistisk Folkeparti

Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag om, at ikkebilaterale internationale transportere omfattes af reglerne om udstationering og omkostningsniveau i lovforslaget, da SF anser lovforslaget for at være utilstrækkeligt i kampen mod social dumping på landevejene, herunder i forhold til at undgå en ny Padborgsag. SF vurderer ligeledes, at der med lovforslaget er tale om en mangelfuld implementering af vejtransportpakken, hvis formål i høj grad er at gøre op med problematiske smuthuller i lovgivningen. Padborgsagen handlede netop om udnyttelse af smuthuller og tredjelandskørsel, og sagen viste tydeligt, at der ikke er nogen nedre bund for, hvor elendigt nogle arbejdsgivere er villige til at behandle deres ansatte, når der er hurtig profit inden for rækkevidde. Det skaber unfair konkurrence for ordentlige virksomheder og slavelignende vilkår for udsatte mennesker. SF slås mod social dumping på landevejene, og partiet vil sikre danske løn- og arbejdsvilkår i Danmark. SF understreger i forlængelse heraf, at et enigt Folketing vedtog forslag til vedtagelse nr. V 5 om udenlandske chauffører i Europa den 8. november 2018, hvor det bl.a. fremgik: »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!«. SF konstaterer derfor med beklagelse, at der med lovforslaget ikke lægges op til at sikre danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med tredjelandskørsel. SF anerkender, at ministeren den 7. januar 2022 har afholdt et møde med arbejdsmarkedets parter om problematikken, og at der er opnået enighed blandt arbejdsmarkedets parter om at støtte igangsættelsen af et tværministerielt juridisk udredningsarbejde, jf. besvarelsen af spørgsmål 64. SF konstaterer dog samtidig, at udredningsarbejdet og de i besvarelsen af spørgsmål 64 nævnte efterfølgende drøftelser ikke kan anses som en garanti for, at det nationale regelsæt om omkost-

ningsniveau og aflønningskrav vil blive udvidet til også at omfatte såkaldt tredjelandskørsel. SF henviser i forlængelse af disse bemærkninger også til høringsvarene fra 3F Transport, FH og DTL. Med disse bemærkninger kan SF støtte det under A nævnte lovforslag.

Enhedslisten

Enhedslistens medlemmer af udvalget er enige i de politiske bemærkninger fra Socialistisk Folkeparti, og støtter derfor de to ændringsforslag fra SF. EL vil især fremhæve, at der med lovforslaget sker en mangelfuld implementering af vejpakken i national lovgivning, idet ikkebilateral international transport (såkaldt tredjelandskørsel) ikke er omfattet af reglerne om omkostningsniveau og aflønningskrav, som cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport er det. EL forventer ikke, at ændringsforslagene fra SF vedtages ved 2. behandling. Når EL alligevel – trods den krasse kritik af lovforslagets mangler – vælger at stemme for det under A nævnte lovforslag ved 3. behandling, vil EL henvise til tilkendegivelsen fra transportministeren i betænkningen. Tilkendegivelsen fra transportministeren udtrykker en klar vilje til at undersøge mulighederne for at lade tredjelandskørsel indgå i implementeringen af EU's vejpakke i klar overensstemmelse med denne. EL noterer sig samtidig, at den juridiske undersøgelse vil foregå i indeværende folketings samling, ligesom partiet forventer, at den efterfølgende politiske drøftelse, som involverer arbejdsmarkedets parter, også gennemføres og afsluttes i indeværende folketings samling.

5. Ændringsforslag med bemærkning

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.)« omfattende titelnoten, § 1, nr. 1, 3-19 og 21-47, og §§ 2-4.

B. »Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel (Ophævelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler)« omfattende § 1, nr. 2 og 20, og § 4.

[Forslag om deling af lovforslaget]

b

Ændringsforslag til det under A nævnte forslag

Til § 1

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

2) I den under *nr. 6* foreslåede affattelse af § 3, *stk. 1* og *2*, ændres i *stk. 1, nr. 2*, og *stk. 2, nr. 2*, »og derover« til: »eller derover«.
[Lovteknisk ændring]

3) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af § 4 ændres i *stk. 1, nr. 3*, og *stk. 2, nr. 3*, »og derover« til: »eller derover«.
[Lovteknisk ændring]

4) *Nr. 16* affattes således:

»**16.** I § 6 a, *stk. 4*, indsættes efter »jf. § 1, *stk. 2*«: »eller 3«.«
[Tilretning af muligheden for udlejning af chaufførvikarer til udførelse af godskørsel i varebiler]

5) I den under *nr. 18* foreslåede § 6 d indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:
»*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om, hvilke typer af kørsler der ikke er omfattet af *stk. 1*.«
Stk. 3 og 4 bliver herefter *stk. 4* og *5*.
[Bemyndigelse til fastsættelse af undtagelser til forpligtelsen efter *stk. 1*]

6) I den under *nr. 18* foreslåede § 6 d ændres i *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, »kontrolmyndigheden« til: »kontrolmyndighederne«.
[Lovteknisk ændring]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL og FG):

7) I den under *nr. 18* foreslåede § 6 e indsættes som *stk. 1, nr. 3*:
»**3)** Ikkebilateral international transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.«
[Tilføjelse, så aflønningskravet gælder ikkebilateral international transport]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

8) I den under *nr. 18* foreslåede § 6 g ændres i *stk. 2* »EU- og EØS-land« til: »EU- eller EØS-land«.
[Lovteknisk ændring]

9) I den under *nr. 18* foreslåede § 6 g indsættes i *stk. 3* efter »*stk. 2*«: »og fristerne herfor«.
[Bemyndigelse til at fastsætte frister for danske virksomheders fremsendelse af oplysninger til brug for andre EU- og EØS-landes håndhævelse af udstationeringsreglerne]

10) *Nr. 21* affattes således:

»**21.** I § 11, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:
»Det samme gælder for en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, *stk. 3*.««
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

11) Efter *nr. 26* indsættes som nyt nummer:

»**01.** I § 12, *stk. 1, nr. 2*, indsættes efter »betydelig«: »ikke-personlig«, og »og derover« ændres til: »eller derover«.«
[Konsekvensændring og lovteknisk ændring]

12) Efter *nr. 27* indsættes som nyt nummer:

»**02.** I § 12, *stk. 2, nr. 2*, indsættes efter »betydelig«: »ikke-personlig«, og »og derover« ændres til: »eller derover«.«
[Konsekvensændring og lovteknisk ændring]

Af et *mindretal* (V, KF og NB), tiltrådt af et *mindretal* (DF, RV og LA):

13) I den under *nr. 38* foreslåede § 14 udgår *stk. 1*.
Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 1* og *2*.
[Muligheden for at føre kontrol uden retskendelse i en virksomheds forretningslokaler m.v. udgår]

Til § 2

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

14) I den under *nr. 3* foreslåede affattelse af § 12, *stk. 1*, ændres i *nr. 2* »og derover« til: »eller derover«.
[Lovteknisk ændring]

15) I den under *nr. 5* foreslåede affattelse af § 13 ændres i *stk. 1, nr. 3*, »og derover« til: »eller derover«.
[Lovteknisk ændring]

16) Efter *nr. 11* indsættes som nyt nummer:

»**01.** I § 14, *stk. 1, nr. 2*, indsættes efter »betydelig«: »ikke-personlig«, og »og derover« ændres til: »eller derover«.«
[Konsekvensændring og lovteknisk ændring]

17) Efter *nr. 13* indsættes som nyt nummer:

»**02.** I § 14 a, *stk. 1, nr. 2*, indsættes efter »betydelig«: »ikke-personlig«, og »og derover« ændres til: »eller derover«.«
[Konsekvensændring og lovteknisk ændring]

Af et *mindretal* (V, KF og NB), tiltrådt af et *mindretal* (DF, RV og LA):

18) I den under *nr. 16* foreslåede § 14 c udgår *stk. 1*.
Stk. 2 og 3 bliver herefter *stk. 1* og *2*.
[Muligheden for at føre kontrol uden retskendelse i en virksomheds forretningslokaler m.v. udgår]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

19) I den under *nr. 18* foreslåede ændring af § 15, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3« til: »betingelsen i § 13, stk. 1, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, stk. 1, nr. 3«.

[Konsekvensændring]

20) I det under *nr. 26* foreslåede *kapitel 5* indsættes efter § 21, *stk. 2*, som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om, hvilke typer af kørsler der ikke er omfattet af *stk. 1*.«

Stk. 3 og *4* bliver herefter *stk. 4* og *5*.

[Bemyndigelse til fastsættelse af undtagelser til forpligtelsen efter *stk. 1*]

21) I det under *nr. 26* foreslåede *kapitel 5* ændres i § 21, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, »kontrolmyndigheder« til: »kontrolmyndighederne«.

[Lovteknisk ændring]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af *mindretal* (EL og FG):

22) I det under *nr. 26* foreslåede *kapitel 5* affattes § 21 *a, stk. 1*, således:

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

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

[Tilføjelse, så aflønningskravet gælder ikkebilateral international transport]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

23) I det under *nr. 26* foreslåede *kapitel 5* ændres i § 21 *c, stk. 2*, »EU- og EØS-land« til: »EU- eller EØS-land«.

[Lovteknisk ændring]

24) I det under *nr. 26* foreslåede *kapitel 5* indsættes i § 21 *c, stk. 3*, efter »*stk. 2*«: »og fristerne herfor«.

[Bemyndigelse til fastsættelse af frister for danske virksomheders fremsendelse af oplysninger til brug for andre EU- og EØS-landes håndhævelse af udstationeringsreglerne]

25) I *nr. 29* ændres i den indledende tekst »indsættes:« til: »indsættes i *kapitel 6*:«.

[Lovteknisk ændring]

Til § 4

26) Paragraffen affattes således:

»§ 4

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

Stk. 2. § 1, nr. 3-14, 16, 17, 19, 21-26, 01, 27, 02, 28-37, 39-41 og 43, og § 2, nr. 3-11, 01, 12, 13, 02, 14, 15, 17-21 og 23-25, træder i kraft den 21. februar 2022. § 14, *stk. 1*, i lov om godskørsel som affattet ved denne lovs § 1, nr. 38, og § 14 *c, stk. 1*, i lov om buskørsel som affattet ved denne lovs § 2, nr. 16, træder i kraft den 21. februar 2022.

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

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

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse har en midlertidig tilladelse udstedt efter § 16, *stk. 3*, i lov om buskørsel som ophævet ved denne lovs § 2, nr. 21.«

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1, ændring af ikrafttrædelsesdato for enkelte bestemmelser og bemyndigelse til fastsættelse af overgangsordninger for lastbiler]

Af et *mindretal* (V, KF og NB), tiltrådt af et *mindretal* (DF, RV og LA):

27) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 13 og 18]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte forslag

Af et *mindretal* (V), tiltrådt af et *mindretal* (DF, RV, KF, NB og LA):

Til § 1

28) *Nr. 2* affattes således:

»2. I § 1, *stk. 2, 1. pkt.*, indsættes efter »udfører«: »national«, og »2.000 kg« ændres til: »2.500 kg«.

[Ophævelsen af 11-kg-kravet for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler udgår]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af NB):

Til § 4

29) Paragraffen affattes således:

»§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2023.

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

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås, at lovforslaget opdeles i to, så det ene lovforslag omfatter de ændringer, der følger af EU's vejpakke og en række øvrige mindre ændringer, mens det andet lovforslag omfatter ophævelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler.

Efter en opdeling af lovforslaget som foreslået vil det under A nævnte lovforslag have titlen »Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.)«. Lovforslaget vil dels omfatte de ændringer, der følger af EU's vejpakke, og som finder anvendelse fra henholdsvis februar og maj 2022, dels omfatte mindre ændringer af godskørselslovens tilladelsesordning for national godskørsel i varebiler og godskørselsloven og buskørselsloven i øvrigt.

Følgende dele af lovforslaget har baggrund i vejpakken:

1) Lovforslaget indfører for det første særlige sektorspecifikke regler om udstationering af førere i vejtransportsektoren og en ophævelse af reglerne herom i udstationeringsloven, der overflyttes i en tilpasset version til henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven.

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

3) Derudover indfører lovforslaget som noget nyt en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler.

Lovforslaget indeholder herudover mindre ændringer af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler, som ikke er EU-reguleret og dermed ikke er omfattet af EU's vejpakke. Kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag, som gælder for tilladelsesordningen, foreslås ændret i overensstemmelse med det krav, som vil gælde for tilladelsesordningen for international godskørsel i varebiler, som er en del af Vejpakken. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravet i forhold til i dag, da det fremover alene vil være ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, der medfører, at der

ikke kan udstedes en tilladelse til national godskørsel i varebiler. Personlig gæld til det offentlige vil således ikke fremadrettet være en hindring i forhold til udstedelse af en sådan tilladelse. Baggrunden for ændringen er, at der for national godskørsel i varebiler ikke bør gælde et strengere økonomisk krav, end hvad tilfældet er for international godskørsel i varebiler.

Endelig indeholder lovforslaget mindre ændringer af godskørselsloven og buskørselsloven, herunder bl.a. indsættelse af en bestemmelse i buskørselsloven om, at ansøgninger om udstedelse af tilladelse skal indgives digitalt til transportministeren, og præciseringer og konsekvensændringer i øvrigt.

Det under B nævnte lovforslag vil have titlen »Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel (Ophævelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler)«. Lovforslaget vil omfatte en ændring af anvendelsesområdet for godskørselslovens tilladelsesordning for national godskørsel i varebiler. 11-kg-reglen vil udgå, og vægtgrænsen vil hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg. Formålet med ændringen er at sikre en mere effektiv håndhævelse af reglerne og en bedre mulighed for branchen til at efterleve reglerne. Denne ændring er ikke en del af EU's vejpakke, da tilladelsesordningen ikke er EU-reguleret.

Til nr. 2

Det foreslås at ændre den foreslåede affattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, således, at »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 3

Det foreslås at ændre den foreslåede affattelse af godskørselslovens § 4, stk. 1 og 2, således, at »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 4

Det foreslåede er en tilretning af, at det i tilslutning til en tilladelse til national godskørsel i varebiler, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2, eller international godskørsel i varebiler, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3, kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af national godskørsel i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2. Ved ændringsforslaget præciseres således, at udlejning af de pågældende chaufførvikarer alene kan ske til udførelse af national godskørsel i varebiler og dermed ikke tilsvarende kan ske til udførelse af international godskørsel i varebiler.

Ved kørsel i udlandet er en dansk tilladelsesindehaver ikke underlagt samme betingelser for anvendelse af chauffører som ved national godstransport. Det vil sige tilladelsesindehaveren frit kan anvende både chauffører og udenlandske chaufførvikarer ved kørsel i udlandet. Der stilles ligeledes

ikke sådanne krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Til nr. 5

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 3 i den foreslåede godskørselslovs § 6 d, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, hvilke typer af kørsler der ikke er omfattet af stk. 1. Den foreslåede ændring af lovforslaget vil indebære, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der er visse typer af grænseoverskridende kørsler til Danmark, hvor føreren ikke anses for at være udstationeret og virksomheden derfor ikke er forpligtet til at udfylde en udstationeringserklæring eller er omfattet af de andre regler om udstationering.

Disse undtagelsesmuligheder følger af artikel 1, stk. 3, 3. afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, hvorefter medlemsstaterne er forpligtet til at anvende visse undtagelser til reglerne om udstationering for visse typer af grænseoverskridende kørsler. Det følger således af artikel 1, stk. 3, at en fører ikke anses for at være udstationeret, når vedkommende udfører bilaterale transporter med hensyn til gods, og det følger desuden af bestemmelsen, i hvilke andre situationer føreren fortsat er undtaget udstationeringsreglerne under bilaterale transporter. Det er kun undtagelserne efter artikel 1, stk. 3, der vil blive fastsat regler om efter den foreslåede bestemmelse.

Til nr. 6

Det foreslås at ændre den foreslåede godskørselslovs § 6 d, stk. 4, der bliver stk. 5, således, at »kontrolmyndigheden« ændres til »kontrolmyndighederne«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Det bemærkes, at det i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i godskørselslovens § 6 d, stk. 4, vil kunne fastsættes ved bekendtgørelse, at kontrolmyndighederne i udstationeringsperioden bl.a. er Færdselsstyrelsen og politiet.

Til nr. 7 og 22

Det foreslås, at der i den foreslåede godskørselslovs § 6 e, stk. 1, indsættes et nr. 3, og at den foreslåede buskørselslovs § 21 a, stk. 1, affattes på ny. De foreslåede ændringer af lovforslaget vil indebære, at aflønningskravet i godskørselslovens § 6 e, stk. 1, og buskørselslovens § 21 a, stk. 1, ligeledes vil gælde for ikkebilateral international transport, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (godskørsel i lastbiler), og for ikkebilateral international personbefordring (buskørsel).

Ikkebilateral international transport og personbefordring defineres som transport og personbefordring mellem to lande, hvor ingen af landene er virksomhedens etableringsland.

Aflønningskravet vil indebære, at lønmodtageren, der udfører den ikkebilaterale internationale transport eller person-

befordring, skal oppebære løn for de timer, som den pågældende har arbejdet i Danmark i forbindelse med kørslen, der som minimum svarer til den timesats, som er fastsat ved bekendtgørelse i medfør af den foreslåede godskørselslovs § 6 e, stk. 2, og buskørselslovs § 21 a, stk. 2. Der er ikke tale om et krav, som den enkelte lønmodtager vil kunne støtte ret på, men et offentligt vilkår forbundet med udenlandske virksomheders udførelse af nationale kørsler i Danmark, hvor de er i direkte konkurrence med danske virksomheder.

Til nr. 8

Det foreslås at ændre den foreslåede godskørselslovs § 6 g, stk. 2, således, at »EU- og EØS-land« ændres til »EU- eller EØS-land«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 9

Det foreslås at ændre den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i godskørselslovens § 6 g, stk. 3, således, at der ved bekendtgørelse kan fastsættes frister for danske virksomheders fremsendelse af oplysninger til Færdselsstyrelsen til brug for andre EU- og EØS-landes håndhævelse af udstationeringsreglerne.

I medfør af den foreslåede godskørselslovs § 6 g, stk. 1, skal Færdselsstyrelsen efter forespørgsel fra en myndighed i et andet EU- eller EØS-land fremsende oplysninger om danske virksomheder til brug for det andet lands håndhævelse af udstationeringsreglerne. Efter anmodning fra Færdselsstyrelsen skal en dansk virksomhed, der udstationerer førere inden for vejtransportsektoren i et andet EU- eller EØS-land, fremsende de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage opgaven efter § 6 g, stk. 1, jf. stk. 2. For at sikre, at danske virksomheder fremsender de nødvendige oplysninger til Færdselsstyrelsen, skal der i medfør af godskørselsloven være mulighed for at fastsætte frister herfor. Dette sikres ved det foreslåede ændringsforslag.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at det skal være strafbelagt at overskride de pågældende frister. Hvis det dog senere hen vurderes nødvendigt at strafbelægge sådanne overskridelser, kan der ved bekendtgørelse fastsættes straf af bøde herfor i medfør af den gældende godskørselslovs § 17, stk. 2.

Til nr. 10

Det foreslåede er en konsekvens af ændringsforslag nr. 1. Anmeldelseskravet i godskørselslovens § 11 vil således tilsvarende gælde for en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, hvis varebilen anvendes til firmakørsel, medmindre brugeren har en tilladelse til international godskørsel i varebil i henhold til § 1, stk. 3. Der foretages ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 11

Der foreslås indsat et nyt nummer i lovforslaget, hvorved der i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, efter »betydelig« indsættes »ikkepersonlig«, og »og derover« ændres til »eller

derover«. Det foreslåede er dels en konsekvensændring som følge af lovforslagets forslag om nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1, hvorved kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag ændres, og dels en lovteknisk ændring.

Ved den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1, ændres kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag i § 3, stk. 1, nr. 2, som vil gælde for de tilladelsesordninger, der er EU-reguleret. Den foreslåede ændring af kravet vil indebære, at det alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til godskørsel. Personlig gæld til det offentlige vil således ikke længere være en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Kravet ændres som følge af EU's vejpakke.

I godskørselslovens § 12 er oplyst, hvilke omstændigheder der kan føre til en tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel. Ifølge § 12, stk. 1, nr. 2, kan både personlig og ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse medføre tilbagekaldelse af en tilladelse. Da personlig gæld til det offentlige ikke længere vil være en hindring for udstedelse af en tilladelse til godskørsel, bør personlig gæld til det offentlige heller ikke længere kunne begrunde tilbagekaldelse af en sådan tilladelse. På baggrund heraf ændres godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, ved ændringsforslaget.

Til nr. 12

Der foreslås indsat et nyt nummer i lovforslaget, hvorved der i godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 2, efter »betydelig« indsættes »ikkepersonlig«, og »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er dels en konsekvensændring som følge af lovforslagets forslag om nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, hvorved kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag ændres, og dels en lovteknisk ændring.

Ved den foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, ændres kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag i § 3, stk. 2, nr. 2, som vil gælde for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler, der ikke er EU-reguleret. Den foreslåede ændring af kravet vil indebære, at det alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til godskørsel. Personlig gæld til det offentlige vil således ikke længere være en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Kravet ændres, som følge af at der ikke, for så vidt angår national godskørsel, bør gælde et strengere krav, end hvad tilfældet er for international godskørsel, der er EU-reguleret.

I godskørselsloven er oplyst, hvilke omstændigheder der kan føre til en tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel. Ifølge § 12, stk. 2, nr. 2, kan både personlig og ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse medføre tilbagekaldelse af en tilladelse. Da personlig gæld til det offentlige ikke længere vil være en hindring for udstedelse af en tilladelse til godskørsel, bør personlig gæld til det offentlige heller ikke længere kunne begrunde tilbagekaldelse af en sådan tilladelse. På baggrund heraf ændres godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 2, ved ændringsforslaget.

Til nr. 13, 18 og 27

Det foreslås, at den foreslåede godskørselslovs § 14, stk. 1, og buskørselslovs § 14 c, stk. 1, udgår. De foreslåede ændringer af lovforslaget vil indebære, at Færdselsstyrelsen ikke til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med henholdsvis godskørselslovens § 3, stk. 1, og buskørselslovens § 12, stk. 1, og artikel 3 i forordning nr. 1071/2009.

Som konsekvens af de foreslåede ændringer af lovforslaget foreslås, at lovforslagets § 4, stk. 2, 2. pkt. udgår, da der ikke længere er behov for at fastsætte en særskilt ikrafttrædelsesbestemmelse for den foreslåede godskørselslovs § 14, stk. 1, og buskørselslovs § 14 c, stk. 1.

Hvis ændringsforslagene bliver vedtaget ved 2. behandling, vil der blive stillet de nødvendige konsekvensændringsforslag til 3. behandling.

Til nr. 14

Det foreslås at ændre den foreslåede affattelse af buskørselslovens § 12, stk. 1, således, at »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 15

Det foreslås at ændre den foreslåede affattelse af buskørselslovens § 13, stk. 1 og 2, således, at »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 16

Der foreslås indsat et nyt nummer i lovforslaget, hvorved der i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 2, efter »betydelig« indsættes »ikkepersonlig«, og »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er dels en konsekvensændring som følge af lovforslagets forslag om en nyaffattelse af buskørselslovens § 12, stk. 1, hvorved kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag ændres, dels en lovteknisk ændring.

Ved den foreslåede nyaffattelse af buskørselslovens § 12, stk. 1, ændres kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag i § 12, stk. 1, nr. 2. Den foreslåede ændring af kravet vil indebære, at det alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til buskørsel. Personlig gæld til det offentlige vil således ikke længere være en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til buskørsel. Kravet ændres som følge af EU's vejpakke.

I buskørselslovens § 14 er oplyst, hvilke omstændigheder der kan føre til en tilbagekaldelse af en tilladelse til buskørsel. Ifølge § 14, stk. 1, nr. 2, kan både personlig og ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse medføre tilbagekaldelse af en tilladelse. Da personlig gæld til det offentlige ikke længere vil være en hindring for udstedelse af en tilladelse til buskørsel, bør personlig gæld til det offentlige heller ikke længere kunne begrunde tilbagekaldelse

af en sådan tilladelse. På baggrund heraf ændres buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 2, ved ændringsforslaget.

Til nr. 17

Der foreslås indsat et nyt nummer i lovforslaget, hvorved der i buskørselslovens § 14 a, stk. 1, nr. 2, efter »betydelig« indsættes »ikkepersonlig«, og »og derover« ændres til »eller derover«. Det foreslåede er dels en konsekvensændring som følge af lovforslagets forslag om en nyaffattelse af buskørselslovens § 12, stk. 1, og ændring af § 13 a, stk. 1, hvorved kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag ændres, dels en lovteknisk ændring.

Ved den foreslåede nyaffattelse af buskørselslovens § 12, stk. 1, ændres kravet om tilstrækkeligt økonomisk grundlag i § 12, stk. 1, nr. 2. Den foreslåede ændring af kravet vil indebære, at det alene er ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse, der medfører, at der ikke kan udstedes en tilladelse til buskørsel. Ved ændringen af buskørselslovens § 13 a, stk. 1, ændres kravet tilsvarende i forhold til udstedelse af en tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a. Personlig gæld til det offentlige vil således ikke længere være en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til busudlejning.

I buskørselslovens § 14 a er oplistet, hvilke omstændigheder der kan føre til en tilbagekaldelse af en tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a. Ifølge § 14 a, stk. 1, nr. 2, kan både personlig og ikkepersonlig gæld til det offentlige af en vis størrelse medføre tilbagekaldelse af en tilladelse. Da personlig gæld til det offentlige ikke længere vil være en hindring for udstedelse af en tilladelse til busudlejning, bør personlig gæld til det offentlige heller ikke længere kunne begrunde tilbagekaldelse af en sådan tilladelse. På baggrund heraf ændres buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 2, ved ændringsforslaget.

Til nr. 19

Det foreslås at ændre den foreslåede ændring af buskørselslovens § 15, stk. 2, 1. pkt., således, at »betingelsen i § 13, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, nr. 3« ændres til »betingelsen i § 13, stk. 1, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, stk. 1, nr. 3«. Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af lovforslagets forslag om en nyaffattelse af buskørselslovens § 13, hvorefter bestemmelsen vil bestå af to stykker i stedet for et. Der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 20

Det foreslås at indsatte et nyt stk. 3 i den foreslåede buskørselslovs § 21, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, hvilke typer af kørsler der ikke er omfattet af stk. 1. Den foreslåede ændring af lovforslaget vil indebære, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der er visse typer af grænseoverskridende kørsler til Danmark, hvor føreren ikke anses for udstationeret og virksomheden derfor ikke er forpligtet til at udfylde en udstationeringserklæring eller er omfattet af de andre regler om udstationering.

Det følger af artikel 1, stk. 4, 3. afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, at medlemsstaterne er forpligtet til at anvende visse undtagelser til reglerne om udstationering for visse typer af grænseoverskridende kørsler. Det følger af artikel 1, stk. 4, at en fører ikke anses for at være udstationeret, når vedkommende udfører bilaterale transporter med hensyn til passagerer, og det følger desuden af bestemmelsen, i hvilke andre situationer føreren fortsat er undtaget udstationeringsreglerne under bilaterale transporter. Det er kun undtagelserne efter artikel 1, stk. 4, der vil blive fastsat regler om efter den foreslåede bestemmelse.

Til nr. 21

Det foreslås at ændre den foreslåede buskørselslovs § 21, stk. 4, der bliver stk. 5, således, at »kontrolmyndigheder« ændres til »kontrolmyndighederne«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Det bemærkes, at det i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i buskørselslovens § 21, stk. 4, vil kunne fastsættes ved bekendtgørelse, at kontrolmyndighederne i udstationeringsperioden bl.a. er Færdselsstyrelsen og politiet.

Til nr. 23

Det foreslås at ændre den foreslåede buskørselslovs § 21 c, stk. 2, således, at »EU- og EØS-land« ændres til »EU- eller EØS-land«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 24

Det foreslås at ændre den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i buskørselslovens § 21 c, stk. 3, således, at der ved bekendtgørelse kan fastsættes frister for danske virksomheders fremsendelse af oplysninger til Færdselsstyrelsen til brug for andre EU- og EØS-landes håndhævelse af udstationeringsreglerne.

I medfør af den foreslåede buskørselslovs § 21 c, stk. 1, skal Færdselsstyrelsen efter forespørgsel fra en myndighed i et andet EU- eller EØS-land fremsende oplysninger om danske virksomheder til brug for det andet lands håndhævelse af udstationeringsreglerne. Efter anmodning fra Færdselsstyrelsen skal en dansk virksomhed, der udstationerer førere inden for vejtransportsektoren i et andet EU- eller EØS-land, fremsende de oplysninger, der er nødvendige, for at Færdselsstyrelsen kan varetage opgaven efter § 21 c, stk. 1, jf. stk. 2. For at sikre, at danske virksomheder fremsender de nødvendige oplysninger til Færdselsstyrelsen, skal der i medfør af buskørselsloven være mulighed for at fastsætte frister herfor. Dette sikres ved det foreslåede ændringsforslag.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at det skal være strafbelagt at overskride de pågældende frister. Hvis det

dog senere hen vurderes nødvendigt at strafbelægge sådanne overskridelser, kan der ved bekendtgørelse fastsættes straf af bøde herfor i medfør af buskørselslovens § 22, stk. 2.

Til nr. 25

Det foreslås at ændre indledningen til lovforslagets § 2, nr. 29, således, at »indsættes:« ændres til »indsættes i *kapitel 6:*«. Det foreslåede er en lovteknisk ændring, som er nødvendig, da den foreslåede buskørselslovs § 22 c placeres ved en kapitelovergang. Der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Til nr. 26

Det foreslåede er dels en konsekvens af ændringsforslag nr. 1, dels en ændring af henholdsvis ikrafttrædelsesdatoen for enkelte af lovforslagets bestemmelser og bemyndigelsesbestemmelsen til fastsættelse af overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse driver eller har drevet virksomhed.

De foreslåede udstationeringsregler i godskørselsloven og buskørselsloven, konsekvensændringer i udstationeringsloven og andre mindre ændringer i godskørselsloven og buskørselsloven, som ikke følger af EU's vejpakke, vil træde i kraft den 2. februar 2022. Ved ændringsforslaget foreslås, at lovforslagets foreslåede ændring af buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, som ikke følger af vejpakken, tilsvarende vil træde i kraft den 2. februar 2022.

Ændringerne af godskørselsloven og buskørselsloven som i øvrigt følger af vejpakken samt mindre ændringer i buskørselsloven vil træde i kraft den 21. februar 2022. Det samme er tilfældet for ændringerne af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler, som ikke er en del af vejpakken.

Kravet om tilladelse til udøvelse af international godskørsel i varebiler vil først gælde fra den 21. maj 2022.

Ændringsforslaget vil ligeledes indebære en ændring af transportministerens bemyndigelse til fastsættelse af nærmere regler om overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse driver eller tidligere har drevet virksomhed. Transportministeren vil således tilsvarende ved bekendtgørelse kunne fastsætte overgangsordninger for virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse driver eller tidligere har drevet virksomhed, der er omfattet af tilladelseskravet efter godskørselslovens § 1, stk. 1, dvs. godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg (lastbiler), og tilladelseskravet efter buskørselslovens § 1, stk. 1, dvs. erhvervs-mæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet.

Transportministeren vil bl.a. kunne fastsætte regler om, at ansøgninger om udstedelse af en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, indgivet før den 21. februar 2022 skal behandles efter de regler, der var gældende på ansøgningsdatoen. Tilsvarende kan fastsættes regler om, på hvilket grundlag tilladelser efter godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk.

1, udstedt før den 21. februar 2022 kan tilbagekaldes. Ved bemyndigelsen kan transportministeren endvidere fastsætte overgangsregler om, at virksomheder efter en overgangsperiode kan blive omfattet af visse af de krav, der træder i kraft den 21. februar 2022. Det bemærkes, at sådanne overgangsordninger alene kan fastsættes, hvis det kan ske inden for rammerne af EU-reguleringen på området.

Til nr. 28

Ved ændringsforslaget foreslås, at lovforslagets foreslåede ophævelse af 11-kg-kravet for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler udgår. Det foreslåede vil indebære, at 11-kg-kravet fortsat vil gælde for tilladelsesordningen. Dette vil indebære, at der fortsat vil gælde en nedre vægtgrænse for, hvornår transport af gods er omfattet af godskørselslovens krav om national tilladelse. Det enkelte stykgods (kolli) skal således veje mere end 11 kg, før at transporten er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet for tilladelsesordningen i § 1, stk. 2. Vægtgrænsen sikrer bl.a., at omdeling af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. – der falder under vægtgrænsen – kan ske uden tilladelse.

Til nr. 29

Det foreslåede er en konsekvens af ændringsforslag nr. 1. Den foreslåede ændring af tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler vil således træde i kraft den 1. januar 2023.

6. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 10. november 2021 og var til 1. behandling den 17. november 2021. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside www.ft.dk.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Hørings svar

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 25. juni 2021 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2020-21, TRU alm. del – bilag 422. Den 10. november 2021 sendte transportministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.

Teknisk gennemgang

Transportministeren afholdt den 15. december 2021 en teknisk gennemgang af lovforslaget.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 21 bilag på lovforslaget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 9 skriftlige henvendelser om lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 66 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som ministeren har besvaret.

Henrik Møller (S) Alexander Grandt (S) Jeppe Bruus (S) Mogens Jensen (S) fmd. Lennart Damsbo-Andersen (S)

Malte Larsen (S) Orla Hav (S) Thomas Jensen (S) Anne Valentina Berthelsen (SF) Karsten Hønge (SF)

Kathrine Olldag (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Andreas Steenberg (RV) Henning Hyllested (EL) Eva Flyvholm (EL)

Susanne Zimmer (FG) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V) Hans Christian Schmidt (V) nfm.

Ellen Trane Nørby (V) Peter Juel-Jensen (V) Martin Geertsen (V) Hans Kristian Skibby (DF) Dennis Flydtkjær (DF)

Mette Hjermand Dencker (DF) Niels Flemming Hansen (KF) Birgitte Bergman (KF) Mette Thiesen (NB)

Ole Birk Olesen (LA)

Alternativet, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	49	Frie Grønne, Danmarks Nye Venstrefløjsparti (FG)	3
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	39	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Kristendemokraterne (KD)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	14	Siumut (SIU)	1
Enhedslisten (EL)	13	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Nye Borgerlige (NB)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4
Liberal Alliance (LA)	3		