



Lovforslag nr. L 135

Folketinget 2011-12

Fremsat den 28. marts 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

(Forenkling af tilladelseskravet til gods- og buskørsel, kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører, ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver, mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer m.v.)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1086 af 8. september 2010, som ændret ved § 44 i lov nr. 718 af 25. juni 2010, § 1 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, § 1 i lov nr. 166 af 28. februar 2012 og § 1 i lov nr. 167 af 28. februar 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog, der overstiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed i indtil 10 år.«

2. I § 1, stk. 2, ændres »Det Europæiske Fællesskab« til: »Den Europæiske Union«.

3. I § 1, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

»Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører.«

4. Overskriften før § 6 affattes således:

»Tilladelsens indhold, løn- og arbejdsvilkår m.v.«

5. § 6, stk. 1, ophæves.

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 1-3.

6. I § 6, stk. 2, som bliver stk. 1, ændres: »Tilladelsen« til: »Tilladelser i henhold til denne lov«.

7. I § 6 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.«

8. Efter § 6 a indsættes før overskriften før § 7:

»Overenskomstnævn

§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. To medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Faglig Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.

Stk. 3. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 4. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Stk. 5. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

§ 6 c. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Stk. 2. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren Overenskomstnævnet.«

9. Overskriften før § 7 affattes således:

»Vejtransportrådet, delegation, klageadgang m.v.«

10. § 7, stk. 1, affattes således:

»Vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Ti 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.«

11. § 7, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.«

12. § 8 affattes således:

»§ 8. Transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler for udøvelse af vognmandsvirksomhed.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«

13. I § 11, stk. 1, ændres »3,5 t,« til: »en af transportministeren fastsat vægtgrænse« og »SKAT« til: »told- og skatteforvaltningen«.

14. I § 15 ændres »Trafikstyrelsen« til: »den myndighed, der har udstedt tilladelsen«.

15. § 16 affattes således:

»§ 16. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den,

der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

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

16. I § 16 b, stk. 1, ændres »3.000 kg« til: »3.500 kg«.

17. Overskriften før § 17 affattes således:

»Straffebestemmelser m.v.«

18. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 6, stk. 2, 3 og 4« til: »§ 6, stk. 1-3«.

19. Efter § 17 a indsættes før overskriften før § 18:

»§ 17 b. Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 6, stk. 4.«

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovebkendtgørelse nr. 1087 af 8. september 2010, som ændret ved § 43 i lov nr. 718 af 25. juni 2010, § 2 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, § 2 i lov nr. 166 af 28. februar 2012 og § 2 i lov nr. 167 af 28. februar 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed i indtil 10 år.«

2. I § 1, stk. 2, ændres »Det Europæiske Fællesskab« til: »Den Europæiske Union«.

3. § 1 c affattes således:

»§ 1 c. Tilladelse til busudlejning m.v. udstedes med gyldighed i indtil 10 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.«

4. Overskriften til kapitel 2 a affattes således:

»Delegation, klageadgang m.v.«

5. § 2 a affattes således:

»§ 2 a. Transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelse i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«

6. § 17, stk. 2 og 3, ophæves.

7. Efter § 17 indsættes i kapitel 4 a:

»§ 17 a. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres buskørsel i strid med loven, bestemmelser fastsat i medfør heraf eller EU-regler om buskørsel med motorkøretøjer.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

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

8. I § 18, stk. 1, nr. 9, ændres »§ 1 a.« til: »§ 1 a,«.

9. I § 18, stk. 1, indsættes som nr. 10 og 11:

»10) udøvelse af vognmandsvirksomhed og

11) adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.«

10. I § 18 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»*Stk. 3.* 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.«

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

11. Efter § 18 indsættes:

»§ 18 a. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

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

12. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 18, stk. 2 og 3« til: »§ 18, stk. 2 og 4«.

13. Efter § 22 a indsættes i kapitel 6:

»§ 22 b. Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 18, stk. 3.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2012.

Stk. 2. Tilladelser til godskørsel for fremmed regning og tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt inden lovens ikrafttræden, forbliver gyldige, indtil tilladelsernes gyldighedsperiode udløber.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål og baggrund
2. Tilladelser og gyldighedsperiode
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Lovforslagets indhold
3. Firmakørsel
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Lovforslagets indhold
4. Kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Lovforslagets indhold
 - 4.2.1. Påbudsregel
 - 4.2.2. Overenskomstnævn
 - 4.2.3. Tvangsbøder
5. Ændring af Vejtransportrådet
 - 5.1. Gældende ret
 - 5.2. Lovforslagets indhold
6. Mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer
 - 6.1. Gældende ret
 - 6.2. Lovforslagets indhold
7. Øvrige ændringer
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
10. Administrative konsekvenser for borgerne
11. Miljømæssige konsekvenser
12. Forholdet til EU-retten
13. Høring
14. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål og baggrund

Lovforslagets hovedsigte er administrative lettelser til gods- og buskørselserhvervet i forbindelse med ansøgning om tilladelser.

Lovforslaget indeholder således forslag om én »universal-tilladelse« til både national kørsel i Danmark og international kørsel i EU til henholdsvis godskørsel for fremmed regning og erhvervsmæssig personbefordring, der kan træde i stedet for både en national tilladelse og en fællesskabstilladelse. Samtidig forlænges gyldighedsperioden fra 5 til 10 år, da fællesskabstilladelser efter den 4. december 2011 kan udstedes med en gyldighed i op til 10 år.

Godskørselslovens definition af firmakørsel foreslås udvidet, således at den også omfatter kørsel i et køretøj lejet uden fører. Kravet om, at en udlejningsvirksomhed skal have en tilladelse til godskørsel for fremmed regning begrænset til udlejning til firmakørsel, vil derfor ikke længere være nødvendigt.

Endvidere tilsigtes bedre kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører på gods- og buskørselsområdet. Det foreslås at fastsætte krav om, at en vognmandsvirksomhed efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i

de kollektive overenskomster. Manglende indsendelse af dokumentation foreslås sanktioneret ved tvangsbøder.

Den modtagne dokumentation foreslås forelagt overenskomstparterne og eventuelt et Overenskomstnævn, der oprettes af arbejdsmarkedets parter, til vurdering af, om virksomheden følger bestemmelserne i de kollektive overenskomster.

Yderligere foreslås Vejtransportrådet ændret, således at rådet fremover drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Lovforslaget indfører endvidere mulighed for, at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj dels i tilfælde af, at der udføres godskørsel henholdsvis buskørsel i strid med EU-regler på gods- og buskørselsområdet, dels indtil forskyldte bøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Endeligt foreslås det at erstatte benævnelsen »Trafikstyrelsen« i godskørselsloven og busloven med »transportministeren«. Den ændrede benævnelse skyldes, at Transportministeriet anser det for mere korrekt, at afgørelseskompetencen i henhold til loven tilfalder ministeren, der kan beslutte,

hvorvidt kompetencen skal delegeres til andre myndigheder under Transportministeriet.

2. Tilladelser og gyldighedsperiode

2.1. Gældende ret

Efter godskørselslovens § 1, stk. 1, jf. § 1, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1489 af 12. december 2007 om godskørsel, skal den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med køretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, have tilladelse hertil. Ved udførsel af international godskørsel inden for EU kræves endvidere en fællesskabstilladelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Tilladelserne skal medbringes i køretøjet under kørslen. Både tilladelser til godskørsel for fremmed regning og fællesskabstilladelser udstedes med en gyldighed i op til 5 år.

Der gælder tilsvarende regler for tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til buslovens § 1, stk. 1, og i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

I forbindelse med ansøgning om fornyelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning skal tilladelsesindehaveren dokumentere, at pågældende opfylder betingelserne for adgang til erhvervet, dvs. de i godskørselslovens § 3 nævnte krav til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel. Tilsvarende bestemmelser findes i buskørselslovens § 12 vedrørende tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring.

2.2. Lovforslagets indhold

Der foreslås indført en »universaltilladelse«, således at en godskørselsvirksomhed både kan udføre national kørsel i Danmark og international kørsel inden for EU på grundlag af en fællesskabstilladelse udstedt i henhold til artikel 4 i forordning nr. 1072/2009. På tilsvarende måde vil en buskørselsvirksomhed kunne udføre både national kørsel i Danmark og international kørsel inden for EU på grundlag af en fællesskabstilladelse udstedt i henhold til artikel 4 i forordning nr. 1073/2009. Formålet med denne bestemmelse er regelforenklung, da det herefter ikke vil være nødvendigt at medbringe to tilladelsesdokumenter under kørslen.

Det foreslås endvidere at forlænge tilladelsernes gyldighedsperiode fra 5 til 10 år. Det vil betyde færre administrative byrder for erhvervslivet, da fornyelsesproceduren alene vil skulle gennemføres hvert 10. år.

I forbindelse med tilladelsernes forlængede gyldighed vil transportministeren styrke det tilpassede tilsyn med vognmandsvirksomhederne med henblik på at kontrollere, om virksomhederne til stadighed i gyldighedsperioden overholder betingelserne for opretholdelsen af tilladelserne.

3. Firmakørsel

3.1. Gældende ret

I henhold til godskørselslovens § 1, stk. 4, er firmakørsel defineret 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 er endvidere et krav, at godskørslen kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter og at kørslen udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Det er således en betingelse for udførelse af firmakørsel, at virksomheden er registreret som bruger af køretøjet. For at åbne for muligheden for at udføre firmakørsel med et køretøj lejet uden fører besluttede Vejtransportrådet i 1974, at der til udlejningsvirksomheder kan udstedes tilladelser til godskørsel for fremmed regning, der er begrænset til udlejning til firmakørsel, idet man betragter lejebeløbet som »vederlag« for transporten. Der er for øjeblikket udstedt ca. 200 tilladelser til godskørsel for fremmed regning begrænset til udlejning til firmakørsel.

3.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås at ændre definitionen af firmakørsel, således at det også er muligt at udføre firmakørsel med et køretøj eller vogntog, der er lejet uden fører. Den ændrede definition vil betyde, at virksomheder, der udlejer lastbiler uden fører til firmakørsel, ikke længere skal ansøge om udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning, der kun er gyldig til udlejning til firmakørsel.

4. Kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører

4.1. Gældende ret

Ifølge godskørselslovens § 6, stk. 4, skal indehaveren af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. En tilsvarende bestemmelse findes i buslovens § 18, stk. 2. Overtrædelse af bestemmelserne er strafbar.

Trafikstyrelsen indleder en undersøgelse af, om der er grundlag for at meddele en virksomhed en advarsel eller for at tilbagekalde virksomhedens tilladelser, når der ved henvendelse fra f.eks. overenskomstparterne opstår formodning for, at en virksomhed ikke følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne.

Der er ikke i gods- eller buskørselslovgivningen en hjemmel til, at virksomhederne skal dokumentere, at de følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne. Det er dog fast praksis, at Trafikstyrelsen anmoder en virksomhed om at indsende sådan dokumentation, såfremt der er formodning for, at dette ikke skulle være tilfældet.

Hvis en virksomhed ikke reagerer på anmodningen, er styrelsen nødsaget til at henlægge sagen eller anmelde sagen til politiet.

Trafikstyrelsen forelægger den modtagne dokumentation for overenskomtparterne til vurdering af, om virksomheden følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, forinden styrelsen træffer afgørelse om eventuel sanktion over for virksomheden.

En tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet til god skik inden for branchen som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelsen om, at en tilladelsesindehaver skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I henhold til gældende ret er der ikke hjemmel til at pålægge vognmandsvirksomheder tvangsbøder ved manglende indsendelse af dokumentation for, om virksomheden følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

4.2 Lovforslagets indhold

Forinden afslutning af overenskomstforhandlingerne på transportområdet i foråret 2010 havde overenskomtparterne en overordnet drøftelse med transport- og justitsministrene om at effektivisere kontrollen med løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Overenskomsterne mellem henholdsvis DI og 3F Transport og DTL-A og 3F Transport indeholdt protokoller om en fælles opfordring til skærpet kontrol med godskørselstilladelser og forslag til etablering af et nævn mod løndumping inden for transportområdet. Der blev i maj 2010 nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af arbejdsmarkedets parter og Transportministeriet, som skulle drøfte mulighederne for at forbedre kontrollen på godskørselsområdet.

4.2.1. Påbudsregel

Det foreslås i gods- og buskørselslovene at indføre pligt til, at en vognmandsvirksomhed efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster. Et påbud fra transportministeren om at indsende sådan dokumentation vil alene ske som led i en systematisk kontrol eller stikprøvekontrol.

Der er en strafferetlig sanktion i form af bøde for ikke at følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne. Bestemmelsen om pligt for en virksomhed til at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, det følger af § 10 i retssikkerhedsloven.

Det er kun virksomheder, der ikke er organiseret, der kan blive pålagt at indsende dokumentation til Trafikstyrelsen for, at de følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der følger af de pågældende kollektive overenskomster. Arbejdsmarkedets parter kontrollerer selv løn- og arbejdsvilkår for chauffører i virksomheder, som har indgået overenskomst.

4.2.2. Overenskomstnævn

Det foreslås, at der i godskørselsloven indsættes bestemmelse om, at arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand, jf. herved retsplejelovens § 47 a, stk. 3, samt forarbejderne til bestemmelsen (Folketingstidende 2005/2006, tillæg A, side 3841 ff). To medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Endvidere suppleres nævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomtparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Det er Transportministeriets opfattelse, at Overenskomstnævnets formand og suppleanten for formanden bør være landsdommere. Transportministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at Overenskomstnævnets udtalelser kan være af væsentlig betydning for den enkelte vognmandsvirksomhed. Ministeriet lægger i den forbindelse vægt på den indgribende betydning en afgørelse om advarsel eller tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser, som træffes af transportministeren på baggrund af udtalelse fra nævnet, kan have for en vognmandsvirksomhed.

Transportministeren hører overenskomtparterne over oplysninger om løn- og arbejdsvilkår for chauffører ansat i vognmandsvirksomheder. I sager, hvor en af overenskomtparterne eller begge overenskomtparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren det af arbejdsmarkedets parter oprettede overenskomstnævn.

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

Såfremt Overenskomstnævnet ikke oprettes, eller såfremt nævnet senere nedlægges, træffer transportministeren afgørelse på baggrund af en udtalelse fra overenskomtparterne.

De foreslåede bestemmelser giver transportministeren mulighed i samarbejde med arbejdsmarkedets parter for at sikre en mere effektiv kontrol med om virksomhederne følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører på gods- og buskørselsområdet ud over den kontrol, som Trafikstyrelsen for øjeblikket udfører.

4.2.3. Tvangsbøder

Det foreslås at indføre en sanktion i form af ugentlige tvangsbøder i tilfælde af, at vognmandsvirksomheden ikke indsender dokumentation for aflønning af chauffører. Ifølge forslaget kan transportministeren pålægge virksomheder

tvangsbøder, hvis de undlader at efterkomme transportministerens påbud om indsendelse af sådanne oplysninger.

Formålet med bestemmelsen er at gennemtvunge en handlepligt med henblik på at sikre bedre kontrol med, om virksomhederne følger løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Sanktionen skal virke tvingende overfor en virksomhed, hvis påbuddet fra transportministeren ikke efterkommes. I konsekvens heraf kan tvangsbøder ikke inddrives efter, at det forhold, som tvangsbøden udspringer af, er bragt til ophør. Således får tvangsbøden karakter af et tvangsmiddel og ikke en straf.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på et niveau omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er en virksomhed af betydelig størrelse med mange chauffører, vil dette kunne berettiggeliggøre tvangsbøder af en anden størrelsesorden, for at virksomheden skal opleve tvangsbøderne som et reelt middel til at gennemtvunge en handlepligt.

5. Ændring af Vejtransportrådet

5.1. Gældende ret

Da Vejtransportrådet blev etableret i 1973, traf rådet afgørelse i konkrete sager om udstedelse og tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning. I 1999 blev Rådets opgaver ændret til dem, det har i dag, således at rådet nu træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse og tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning.

Tilsvarende træffer rådet nu kun afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse og tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring og busudlejning.

Endvidere fastsætter rådet vilkår for tilladelser.

Rådets hidtidige opgaver har således gradvist ændret indholdsmæssig karakter, og rådet har i de senere år kun truffet enkelte afgørelser til brug for fastlæggelse af praksis.

Vejtransportrådet består i dag af ni medlemmer, som udpeges af transportministeren efter indstillinger fra bl.a. branchen og forskellige interesseorganisationer. Rådet afholder 1-2 møder årligt.

5.2. Lovforslagets indhold

Vejtransportrådet foreslås ændret, således at rådet fremover skal drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og komme med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Vejtransportrådets sammensætning ændres, således at det kommer til at bestå af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Ti medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

Baggrunden for rådets ændrede sammensætning skal findes i, at rådets drøftelser retter sig mere mod generelle og overordnede spørgsmål af betydning for vognmandserhvervet og ikke for transportkøbere. En udvidelse af antallet af medlemmer giver mulighed for at medtage en bredere vifte af repræsentanter fra brancheorganisationerne. Da praksis er fastsat på de væsentligste områder, ses der ikke længere at være tilstrækkeligt med relevante sager, som kan berettiggeliggøre, at Vejtransportrådet fortsat skal træffe afgørelser.

6. Mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer

6.1. Gældende ret

Ifølge godskørselslovens § 16 kan politiet tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med godskørselsloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i orden. En tilsvarende bestemmelse findes i buslovens § 17, stk. 2 og 3.

Der er ikke hjemmel i bus- eller godskørselsloven til, at politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, indtil forskyldte bøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

6.2. Lovforslagets indhold

Der foreslås en ændring af gods- og buskørselslovene, således at politiet kan tilbageholde danske såvel som udenlandske motorkøretøjer i sager om overtrædelse af bus- og godskørselsloven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om bus- og godskørsel.

Det foreslås endvidere, at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre krav på betalingen af bøder og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Tilbageholdelsen kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af motorkøretøjet.

Er beløbene ikke betalt inden to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan politiet søge fyldestgørelse i motorkøretøjet.

Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse.

Med forslaget imødekommes et ønske fra Rigspolitiet om, at der indføres en sådan hjemmel. Behovet gør sig særligt gældende i tilfælde, hvor der konstateres overtrædelser i forbindelse med cabotagekørsel, dvs. i sager om udenlandske vognmandsvirksomheders adgang til at udføre kørsel i Danmark.

7. Øvrige ændringer

Benævnelsen »Trafikstyrelsen« ændres overalt i loven til »transportministeren«. Den ændrede benævnelse skyldes, at Transportministeriet anser det for mest korrekt, at bemyndigelsen som udgangspunkt tilfalder ministeren, som ved bekendtgørelse kan uddelegere bemyndigelsen til statslige

myndigheder under Transportministeriet. Transportministeren bemyndiges ligeledes til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til godskørselsloven, busloven og forskrifter udstedt i medfør heraf samt relevante forordninger.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at forlængelsen af gyldigheden for tilladelser til godskørsel for fremmed regning henholdsvis erhvervsmæssig personbefordring vil betyde en lettelse for Transportministeriet, idet sager vedrørende fornyelse af tilladelserne kun vil skulle behandles hvert 10. år. Der vil som følge heraf blive iværksat et tilpasset tilsyn for at sikre, at vognmandsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for opretholdelse af tilladelserne. Det vurderes, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved lettelse af fornyelsesproceduren og det tilpassede tilsyn udligner hinanden.

Det vurderes, at et ændret tilsyn i forbindelse med en systematisk kontrol med overenskomstkrevet vil medføre en øget administrativ byrde for transportministeriet.

Til aflønning af Overenskomstnævnets formand og til sekretariatsbistand forventes årlige udgifter på skønsmæssigt ca. 400.000 kr.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at forslaget vil medføre færre administrative byrder for vognmandsvirksomhederne som følge af, at fornyelsesproceduren alene vil skulle gennemføres hvert 10. år. Det vurderes endvidere, at erhvervslivet får en administrativ lettelse ved fremover kun at skulle have én »universaltilladelse« i stedet for flere tilladelser.

Forslaget vil desuden medføre, at erhvervet ikke længere skal have tilladelse fra transportministeren for at udleje motorkøretøjer til firmakørsel.

Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre en administrativ byrde for de vognmandsvirksomheder, der har an-

sat chauffører og ikke har indgået overenskomst, idet transportministeren fremover systematisk eller som led i stikprøvekontrol kan pålægge virksomhederne at indsende dokumentation til for aflønning af chauffører efter gældende overenskomst.

Trafikstyrelsen har modtaget bemærkninger fra Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR), der er enig i de ovennævnte vurderinger.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at der ingen administrative konsekvenser er for borgerne.

11. Miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at der ikke er nogen miljømæssige konsekvenser.

12. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

13. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder, organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Foreningen EP-Danmark, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Rigspolitiet, Trafikselskaberne i Danmark og Økonomisk Forening for Persontransport.

14. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Forslaget medfører en udgift til formand og sekretariat for Overenskomstnævnet.
Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vil medføre færre administrative byrder for erhvervet, da fornyelsesproceduren alene vil skulle gennemføres hvert 10. år, og idet der kun skal medbringes ét tilladelsesdokument under kørsel. Forslaget vil desuden medføre, at erhvervet ikke længere skal have tilladelse for at udleje motorkøretøjer til firmakørsel.	Forslaget medfører en pligt for virksomheder, der ikke har indgået overenskomst, til efter påbud at indsende dokumentation for aflønning af chauffører i henhold til gældende kollektive overenskomster i forbindelse med en systematisk kontrol eller stikprøvekontrol af, om virksomhederne følger løn- og arbejdsvilkår i de gældende kollektive overenskomster.

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, at indføre en tilladelse, som både skal dække national kørsel i Danmark og international kørsel inden for Den Europæiske Union – herefter omtalt som universaltilladelsen. Det foreslås således, at fællesskabstilladelsen med kopier, som udstedes i medfør af artikel 4 i forordning nr. 1072/2009, tillige gælder for udførelse af nationale transporter i Danmark.

Universaltilladelsen udstedes i op til 10 år ad gangen. Yderligere tilladelser, der udstedes til en virksomhed, der allerede har gyldige tilladelser, udstedes med samme gyldighedsperiode, som de allerede udstedte tilladelser. Dette er en videreførelse af allerede gældende praksis.

Til nr. 2

Ændringen er en konsekvens af ikrafttræden af Lissabontraktaten den 24. december 2009.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 4, indebærer, at definitionen af firmakørsel udvides således, at firmakørsel kan udføres både med et køretøj registreret med virksomheden som bruger og med et køretøj, som virksomheden har lejet uden fører. Ændringen medfører, at virksomheder, der udlejer motorkøretøjer uden fører til firmakørsel, ikke længere skal søge om tilladelse hertil.

Til nr. 4

Overskriftens nyaffattelse er en konsekvens af kapitlets ændrede indhold.

Til nr. 5

Bestemmelsen ophæves som følge af den foreslåede ændring af § 1, stk. 1, hvoraf det fremgår, at tilladelsen udstedes med gyldighed i indtil 10 år.

Til nr. 6

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af § 6, stk. 1.

Til nr. 7

Det foreslås i § 6, stk. 4, at indsætte krav om, at en vognmandsvirksomhed efter påbud fra transportministeren skal

indsende dokumentation for, at den følger de bestemmelser om løn og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Dokumentationen kan f.eks. være i form af ansættelseskontrakter og lønsedler med underliggende bilag (kørselsrapporter/ugesedler/dagsedler).

Transportministeren vil kun anmode virksomheder, der ikke har indgået overenskomst, om at indsende sådan dokumentation, idet arbejdsmarkedets parter selv kontrollerer løn- og arbejdsvilkår for chauffører i virksomheder, som har indgået overenskomst.

En anmodning om indsendelse af dokumentation for, om virksomheden følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, vil også kun komme på tale som følge af en systematisk kontrol eller stikprøvekontrol.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse i det omfang, det følger af § 10 i retssikkerhedsloven.

Til nr. 8

Det foreslås i § 6 b at lovfæste et Overenskomstnævn, som oprettes af arbejdsmarkedets parter. Nævnet vil bestå af 5 medlemmer, hvoraf to medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Fagligt Fælles Forbund. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. Nævnet vil blive suppleret med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. Nævnets forretningsorden skal godkendes af transportministeren.

Det foreslås endvidere i § 6 c, at transportministeren til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed følger bestemmelserne om løn- og arbejdsforhold for chauffører, der er fastsat i de gældende kollektive overenskomster, skal høre overenskomstparterne over oplysningerne. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren det i § 6 b omtalte Overenskomstnævn.

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

Såfremt Overenskomstnævnet ikke oprettes, eller såfremt nævnet senere nedlægges, træffer transportministeren afgørelse på baggrund af en udtalelse fra overenskomstparterne.

Til nr. 9

Overskriften før § 7 ændres, således at overskriften afspejler indholdet af kapitlet.

Til nr. 10 og 11

Ved nyaffattelsen af § 7 ændres Vejtransportrådet til at bestå af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Ti medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd Danske Speditører, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark. Formanden udpeges af transportministeren.

Rådet skal drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og skal komme med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Til nr. 12

Den foreslåede § 8, stk. 1, fastsætter, at transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder under Transportministeriet, som f.eks. Trafikstyrelsen, til at træffe afgørelse i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, godskørselsloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Den foreslåede bestemmelse er bl.a. en konsekvens af, at Vejtransportrådet ændres.

Den foreslåede § 8, stk. 2, fastsætter, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, godskørselsloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Der vil i bekendtgørelsesform fastsættes regler om klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i henhold til forordningerne, loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

I den foreslåede § 8 stk. 3, bemyndiges transportministeren til at fastsætte generelle regler for virksomhedens udøvelse. Det drejer sig eksempelvis om, at førerattesten udstedt i medfør af artikel 5 i forordning nr. 1072/2009 straks skal afleveres til den myndighed, der har udstedt attesten, hvis chaufføren ikke længere opfylder betingelserne for udstedelsen, hvis tilladelsen er tilbagekaldt, eller hvis tilladelsesindehaveren er ophørt og har tilbagesendt sin tilladelse. Et yderligere eksempel er, at tilladelsesindehaveren har pligt til at sikre sig, at virksomhedens chauffører til stadighed opfylder lovgivningens krav til kørekort og chaufføruddannelsesbevis.

I dag fastsættes regler og vilkår for virksomhedens udøvelse af Vejtransportrådet og fremgår af den nationale tilladelses bagside. Forslaget om en universaltilladelse - at en fællesskabstilladelse også skal gælde til at udføre national

godskørsel i Danmark - medfører, at det ikke længere er muligt at fastsætte vilkår for tilladelsen. EU har fastsat en model for fællesskabstilladelsen, og det er ikke muligt at tilføje yderligere tekst til denne model. Regler og vilkår for virksomhedens udøvelse foreslås derfor fremover fastsat af transportministeren i bekendtgørelsesform, jf. de ovenfor nævnte eksempler.

I medfør af den foreslåede § 8, stk. 4, bemyndiges transportministeren til at fastsætte de nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1. Det bemærkes, at internationale tilladelser vedrører international kørsel udenfor Den Europæiske Union.

Til nr. 13

Den foreslåede ændring af § 11, stk. 1, hvor »3,5 tons« ændres til »en af transportministeren fastsat vægtgrænse« skyldes, at transportministeren i øvrigt fastsætter vægtgrænsen for lovens anvendelsesområde ved bekendtgørelse. Desuden ændres »SKAT« til »told- og skatteforvaltningen«, idet denne benævnelse anvendes, hvor en skattemyndighed modtager oplysninger til opbevaring i registre.

Til nr. 14

Den foreslåede ændring af § 15 er en konsekvens af beslutningen om, at »Trafikstyrelsen« overalt i loven erstattes med »transportministeren«.

Til nr. 15

Den foreslåede ændring af § 16 tilsigter at give politiet yderligere beføjelser til at styrke håndhævelsen overfor vognmænd i sager om overtrædelse af godskørselsloven, forskrifter udstedt i medfør heraf samt EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer. Ifølge den ændrede bestemmelse kan politiet også tilbageholde et motorkøretøj, der udfører godskørsel i strid med EU-regler på godskørselsområdet.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet - 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. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v.

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et motorkøretøj, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder eller sagsomkostninger, eller der er stillet sikkerhed.

Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over køretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberegtiget i besiddelse af dette.

Til nr. 16

Efter den gældende bestemmelse hæfter den registrerede ejer eller bruger af et køretøj med en totalvægt på 3.000 kg eller derover over for føreren af køretøjet og andre personer,

der er tilknyttet dennes virksomhed, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Med den foreslåede ændring af § 16 b, stk. 1 hæves grænsen for køretøjets totalvægt fra 3.000 kg til 3.500 kg, således at alene ejere og brugere af lastbiler er omfattet af hæftelsen. Med ændringen skabes ensartethed med andre regelsæt på vejtransportområdet, hvor vægtgrænsen er 3.500 kg, eksempelvis tilladelseskraav og køre- og hviletidsreglerne. Samtidig må benyttelse af varebiler, dvs. motorkøretøjer med en totalvægt til og med 3.500 kg, til international godstransport anses for meget begrænset.

Til nr. 17

Overskriftens nyaffattelse er en konsekvens af kapitlets ændrede indhold.

Til nr. 18

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af § 6, stk. 1.

Til nr. 19

Med den foreslåede § 17 b indføres en ordning, hvorefter transportministeren har mulighed for at sanktionere en manglende opfyldelse af påbud om indsendelse af dokumentation for, om virksomheden følger løn- og arbejdsvilkår i de gældende kollektive overenskomster i henhold til den foreslåede § 6, stk. 3.

Formålet er at indføre en sanktion, som i højere grad end truslen om at rejse straffesag med henblik på pålæggelse af bødestraf, kan formå virksomhederne til at efterkomme et påbud. Tvangsbøder er ikke en straf, men et pressionsmiddel, der pålægges for at gennemtvinge opfyldelsen af en forpligtelse over for det offentlige. Af samme årsag vil tvangsbøderne ikke kunne inddrives, når forholdet, tvangsbøden udspringer fra, ikke længere er til stede.

Anvendelsen af tvangsbøder kræver, at det ved udløbet af en nærmere angivet frist kan konstateres, at en virksomhed undlader at handle i henhold til transportministerens påbud, efter hvilket virksomheden har fået meddelelse om at indsende oplysninger om aflønning af chauffører i virksomheden.

Såfremt en virksomhed undlader inden en given frist at efterkomme et påbud fra transportministeren, gives en yderligere frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at ugentlige tvangsbøder i givet fald vil kunne pålægges, hvis virksomheden ikke inden en ny og kortere frist efterkommer påbuddet. Sidder virksomheden også denne rykkerskrivelse overhørig, vil transportministeren ved fristens udløb træffe beslutning om, at der nu pålægges virksomheden ugentlige tvangsbøder med angivelse af forfaldsdatoen for den første tvangsbøde og ugedagen for forfaldsdatoen for de efterfølgende tvangsbøder. Efterkommer virksomheden fortsat ikke påbuddet, kan transportministeren dagen efter forfaldsdatoen for den første tvangs-

bøde sende det udestående krav til inddrivelse hos inddrivelsesmyndigheden.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, at indføre en tilladelse, som både skal dække national kørsel i Danmark og international kørsel inden for Den Europæiske Union – herefter omtalt som universaltilladelsen. Det foreslås således, at fællesskabstilladelsen med kopier, som udstedes i medfør af artikel 4 i forordning nr. 1073/2009, tillige gælder for udførelse af nationale transporter.

Universaltilladelse udstedes i op til 10 år ad gangen. Yderligere tilladelser, der udstedes til en virksomhed, der allerede har gyldige tilladelser, udstedes med samme gyldighedsperiode, som de allerede udstedte tilladelser. Dette er en videreførelse af allerede gældende praksis.

Til nr. 2

Ændringen er en konsekvens af ikrafttræden af Lissabontraktaten den 24. december 2009.

Til nr. 3

Den foreslåede § 1 c, hvorefter en tilladelse til busudlejning m.v. udstedes med en gyldighed i indtil 10 år, er en konsekvens af, at reglerne for busudlejning ikke er reguleret i forordning nr. 1071/2009. For at ligestille reglerne for buskørsel og for busudlejning mest muligt foreslås det, at tilladelser til busudlejning m.v. også udstedes med gyldighed i op til 10 år.

Til nr. 4

Det foreslås, at overskriften før § 2 a ændres, således at overskriften afspejler indholdet af kapitlet.

Til nr. 5

Den foreslåede § 2 a, stk. 1, fastsætter, at transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder under Transportministeriet, som f.eks. Trafikstyrelsen, til at træffe afgørelse i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, busloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Den foreslåede bestemmelse er bl.a. en konsekvens af, at Vejtransportrådet ændres.

I medfør af den foreslåede § 2 a, stk. 2, bemyndiges transportministeren til at fastsætte de nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1. Det bemærkes, at internationale tilladelser vedrører international buskørsel udenfor Den Europæiske Union.

Til nr. 6

Ændringen er en konsekvens af forslagens § 2, nr. 7, da indholdet af de udgåede bestemmelser fremover vil fremgå af lovens § 17 a.

Til nr. 7

Den foreslåede § 17 a tilsigter at give politiet yderligere beføjelser til at styrke håndhævelsen overfor vognmænd i sager om overtrædelse af busloven, forskrifter udstedt i medfør heraf samt EU-regler om buskørsel med motorkøretøjer. Ifølge den ændrede bestemmelse kan politiet også tilbageholde et motorkøretøj, der udfører buskørsel i strid med EU-regler på buskørselsområdet.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet – 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. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v.

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et motorkøretøj, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder eller sagsomkostninger eller der er stillet sikkerhed.

Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over køretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Til nr. 8

Den foreslåede ændring er en konsekvens af forslagens § 2, nr. 9.

Til nr. 9

Det foreslås, at der i § 18, stk. 1, nr. 10, indsættes en hjemmel til at transportministeren kan fastsætte generelle regler om virksomhedens udøvelse. Det drejer sig eksempelvis om, at tilladelsen skal medbringes under kørslen og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende. Desuden har tilladelsesindehaveren pligt til at sikre sig, at virksomhedens chauffører til stadighed opfylder lovgivningens krav til kørekort og chaufføruddannelsesbevis. Et yderligere eksempel er, at mindst 6 personer, føreren inklusive, skal deltage i kørselsarrangementet ved udførelse af anden kørsel end rutekørsel. Dette gælder dog ikke kørselsarrangementer, hvor der deltager passagerer, der er kørestolsbrugere.

I dag fastsættes regler og vilkår for virksomhedens udøvelse af Vejtransportrådet og fremgår af den nationale tilladelses bagside. Forslaget om en universaltilladelse - at en fællesskabstilladelse også skal gælde til at udføre national buskørsel i Danmark – medfører, at det ikke længere er muligt at fastsætte vilkår for tilladelsen. EU har fastsat en model for fællesskabstilladelsen, og det er ikke muligt at tilføje yderligere tekst til denne model. Regler og vilkår for virksomhedens udøvelse foreslås derfor fremover fastsat af transportministeren i bekendtgørelsesform, jf. de ovenfor nævnte eksempler.

Den foreslåede § 18, stk. 1, nr. 11, fastsætter, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, busloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Der vil i bekendtgørelsesform fastsættes regler om klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i henhold til forordningerne, loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

Til nr. 10

Det foreslås i § 18, stk. 3, at indsætte krav om, at en buskørselsvirksomhed efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at den følger de bestemmelser om løn og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. lovens § 18, stk. 2. Dokumentationen skal være i form af ansættelseskontrakter og lønsedler med underliggende bilag (kørselsrapporter/ugesedler/dagsedler).

Transportministeren vil kun anmode virksomheder, der ikke har indgået overenskomst, om at indsende sådan dokumentation, idet arbejdsmarkedets parter selv kontrollerer løn- og arbejdsvilkår for chauffører i virksomheder, som har indgået overenskomst.

En anmodning om indsendelse af dokumentation for om virksomheden følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, vil også kun komme på tale som følge af en systematisk kontrol eller stikprøvekontrol.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse i det omfang, det følger af § 10 i retssikkerhedsloven.

Til nr. 11

Det foreslås i § 18 a, at transportministeren til vurdering af, om en buskørselsvirksomhed følger bestemmelserne om løn- og arbejdsforhold for chauffører, der er fastsat i de gældende kollektive overenskomster, skal høre overenskomsterne. I sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomsterparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren det i godskørselslovens § 6 b omtalte Overenskomstnævnet.

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

Såfremt Overenskomstnævnet ikke oprettes, eller såfremt nævnet senere nedlægges, træffer transportministeren afgørelse på baggrund af en udtalelse fra overenskomsterne.

Til nr. 12

Bestemmelsen er en konsekvens af forslaget § 2, nr. 10.

Til nr. 13

Med den foreslåede § 22 b indføres en ordning, hvorefter transportministeren har mulighed for at sanktionere en manglende opfyldelse af kravet om at indsende dokumentation for, om virksomheden følger løn- og arbejdsvilkår i de gældende kollektive overenskomster i henhold til § 18, stk. 2.

Formålet er at indføre en sanktion, som i højere grad end truslen om at rejse straffesag med henblik på pålæggelse af bødestraf, kan formå virksomhederne til at efterkomme et påbud. Tvangsbøder er ikke en straf, men et pressionsmiddel der pålægges for at gennemtvinge opfyldelsen af en forpligtelse over for det offentlige. Af samme årsag vil tvangsbøderne ikke kunne inddrives, når forholdet, tvangsbøden udspringer fra, ikke længere er til stede.

Anvendelsen af tvangsbøder kræver, at det ved udløbet af en nærmere angivet frist kan konstateres, at en virksomhed undlader at handle i henhold til transportministerens påbud, efter hvilket virksomheden har fået meddelelse om at indsende oplysninger om aflønning af chauffører i virksomheden.

Såfremt en virksomhed undlader inden en given frist at efterkomme et påbud fra transportministeren, gives en yderligere frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at ugentlige tvangsbøder i givet fald vil kunne pålægges, hvis virksomheden ikke inden en ny og kortere frist efterkommer påbuddet. Sidder virksomheden også denne rykkerskrivelse overhørig, vil transportministeren ved fristens udløb træffe beslutning om, at der nu pålægges virksomheden ugentlige tvangsbøder med angivelse af forfaldsdatoen for den første tvangsbøde og ugedagen for forfaldsdatoen for de efterfølgende tvangsbøder. Efterkommer virksomheden fortsat ikke påbuddet, kan transportministeren dagen efter forfaldsdatoen for den første tvangsbøde sende det udestående krav til inddrivelse hos inddrivelsesmyndigheden.

Til § 3

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2012.

Det foreslås i stk. 2, at allerede udstedte tilladelser til godskørsel for fremmed regning og til erhvervsmæssig personbefordring forbliver i kraft efter deres indhold, indtil tilladelsernes gyldighedsperiode udløber.

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med motor-køretøj eller vogntog, der oversiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2 - 3. ---

Stk. 2. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af transportministeren, kræver udførelse af godskørsel med motor-køretøj eller vogntog særlig tilladelse ved kørsel

1) over landets grænse eller

2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Stk. 3 ---

Stk. 4. Ved firmakørsel forstås kørsel med motor-køretøj 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. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1086 af 8. september 2010, som ændret ved § 44 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog, der overstiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelsen udstedes med gyldighed i indtil 10 år.«

2. I § 1, stk. 2, ændres »Det Europæiske Fællesskab« til: »Den Europæiske Union«.

3. I § 1, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

»Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører.«

Tilladelsens indhold m.v.

§ 6. Tilladelser i henhold til denne lov gives for et tidsrum af højst 5 år ad gangen. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Stk. 2. Tilladelsen skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre.

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

4. Overskriften før § 6 affattes således:

»Tilladelsens indhold, løn- og arbejdsvilkår m.v.«

5. § 6, *stk. 1*, ophæves.

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 1-3.

6. I § 6, *stk. 2*, som bliver stk. 1, ændres: »Tilladelsen« til: »Tilladelser i henhold til denne lov«.

7. I § 6 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, om virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.«

8. Efter § 6 a indsættes før overskriften før § 7:
»Overenskomstnævn

§ 6 b. Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn, der består af 5 medlemmer. Nævnets formand, der skal være landsdommer, udpeges af Arbejdsrettens formand. To medlemmer udpeges af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, og to medlemmer udpeges af Faglig Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en 4-årig periode.

Stk. 2. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1.

Stk. 3. Nævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse.

Stk. 4. Nævnet udfærdiger en forretningsorden, der godkendes af transportministeren.

Stk. 5. Nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster er fulgt i de i § 6 c, stk. 2, nævnte sager.

§ 6 c. Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 6, stk. 3.

Stk. 2. I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestem-

melserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører transportministeren Overenskomstnævnet.«

9. Overskriften før § 7 affattes således

Vejtransportrådet, afgørelseskompetence, klageadgang m.v.

»Vejtransportrådet, delegation, klageadgang m.v.«

§ 7. Vejtransportrådet består af ni medlemmer, der udpeges af transportministeren. Tre medlemmer udpeges efter indstilling fra henholdsvis Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd og Specialarbejderforbundet i Danmark. Et medlem udpeges efter indstilling fra Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening i fællesskab. Et medlem udpeges efter indstilling fra Dansk Industri og Landbrugsrådet i fællesskab.

Stk. 2 - 3. ---

Stk. 4. Rådet træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde, hvor stemmerne står lige, er formandens stemme afgørende.

§ 8. Vejtransportrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 4, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 12, stk. 1-4.

Stk. 2. Trafikstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafikstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser meddeles på nærmere af Vejtransportrådet fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse. Dog fastsætter Trafikstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Vejtransportrådet og Trafikstyrelsen i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

10. § 7, stk. 1, affattes således:

»Vejtransportrådet består af 11 medlemmer, der udpeges af transportministeren. Ti 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.«

11. § 7, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Rådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.«

12. § 8 affattes således:

»**§ 8.** Transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler for udøvelse af vognmandsvirksomhed.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«

§ 11. Et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3,5 t, skal, såfremt det anvendes til firmakørsel, anmeldes til SKAT, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1. Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom.

§ 15. En tilladelse, der er tilbagekaldt, jf. § 12, skal sammen med et i henhold til § 9 udleveret afmærkningsskilt straks afleveres til Trafikstyrelsen.

§ 16. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

§ 16 b. Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.000 kg eller derover hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2 - 5. ---

13. I § 11, *stk. 1*, ændres »3,5 t,« til: »en af transportministeren fastsat vægtgrænse« og »SKAT« til: »told- og skatteforvaltningen«.

14. I § 15 ændres »Trafikstyrelsen« til: »den myndighed, der har udstedt tilladelsen«.

15. § 16 affattes således:

»**§ 16.** Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

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

16. I § 16 b, *stk. 1*, ændres »3.000 kg« til: »3.500 kg«.

17. *Overskriften før § 17* affattes således:

Straffebestemmelser

§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 6, stk. 2, 3 og 4, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,

2)- 4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.

Stk. 2 - 3 ---.

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af transportministeren, kræver udførelse af erhvervsmæssig personbefordring særlig tilladelse ved kørsel

1) over landets grænse eller

2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Stk. 3. ---

«Straffebestemmelser m.v.»

18. I § 17, *stk. 1, nr. 1*, ændres »§ 6, stk. 2, 3 og 4« til: »§ 6, stk. 1-3«.

19. Efter § 17 a før overskriften før § 18 indsættes:

»§ 17 b. Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 6, stk. 4.«

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1087 af 8. september 2010, som ændret ved § 43 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 2 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 1, *stk. 1*, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelsen udstedes med gyldighed i indtil 10 år.«

2. I § 1, *stk. 2*, ændres »Det Europæiske Fællesskab« til: »Den Europæiske Union«.

§ 1 c. Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning af motorkøretøjer udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Kompetenceregler, klageadgang m.v.

§ 2 a. Vejtransportrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring efter § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, til udlejning m.v. efter § 1 a, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 13, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 14, stk. 1-4 og 6.

Stk. 2. Trafikstyrelsen³⁾ træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Trafikstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser omfattet af stk. 1 og 2 meddeles på nærmere af Vejtransportrådet fastsatte generelle vilkår for virksomhedens udøvelse, herunder fastsættelse af mindsteantallet af passagerer. Dog fastsætter Trafikstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Vejtransportrådet og Trafikstyrelsen i medfør af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 17. ---

Stk. 2. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres personbefordring i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør heraf.

Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 2 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte bestemmelser.

3. § 1 c affattes således:

»**§ 1 c.** Tilladelse til busudlejning m.v. udstedes med gyldighed i indtil 10 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.«

4. Overskriften til kapitel 2 a affattes således:

«*Delegation, klageadgang m.v.*»

5. § 2 a affattes således:

»**§ 2 a.** Transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelse i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«

6. I § 17, stk. 2 og 3, ophæves.

7. Efter § 17 indsættes i kapitel 4 a:

»§ 17 a. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres buskørsel i strid med loven, bestemmelser fastsat i medfør heraf eller EU-regler om buskørsel med motorkøretøjer.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere 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 motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

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

§ 18. Transportministeren kan fastsætte regler om

1) - 8) ---

9) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a.

8. I § 18, *stk. 1, nr. 9*, ændres »§ 1 a.« til: »§ 1 a,«

9. I § 18, *stk. 1*, indsættes som nr. 10 og 11:

»10) udøvelse af vognmandsvirksomhed og

11) adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1073/2009, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.«

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre.

Stk. 4. Offentlige myndigheder skal efter anmodning give Trafikstyrelsen enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold.

10. I § 18 indsættes efter *stk. 2*, som nyt stykke:

»*Stk. 3.* 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.«

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

§ 18 a. (Ophævet)

§ 22. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, § 18, stk. 2 og 3, eller § 20 a, stk. 4,

2) - 4) ---

11. Efter § 18 indsættes:

»**§ 18 a.** Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder § 18, stk. 2.

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

12. I § 22, *stk. 1, nr. 1*, ændres »§ 18, stk. 2 og 3« til: »§ 18, stk. 2 og 4«.

14. Efter § 22 a indsættes i kapitel 6:

»**§ 22 b.** Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til § 18, stk. 3.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2012.

Stk. 2. Tilladelser til godskørsel for fremmed regning og tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt inden lovens ikrafttræden, forbliver gyldige, indtil tilladelsernes gyldighedsperiode udløber.