



HØRINGSNOTAT

Resumé og kommentarer til høringssvar vedrørende forslag til lov om/bekendtgørelse om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport)

Indledning

Lovforslaget blev sendt i høring den 20. februar 2020 med frist den 18. marts 2020.

Følgende høringsberettigede organisationer har afgivet høringssvar: Krifa, Det Faglige Hus, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, arbejdsgiverforening, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), Danske Speditører, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA), Dansk Erhverv, DI Transport, Trafikselskaberne i Danmark (Trafikselskaberne), Dansk PersonTransport samt Fagligt Fælles Forbund (3F).

Endvidere har Datatilsynet afgivet høringssvar.

Østre Landsret, Vestre Landsret, Sø- og handelsretten og Advokatsamfundet har afgivet høringssvar, men uden at have bemærkninger til lovudkastet.

Følgende organisationer har haft lovudkastet i høring uden at afgive høringssvar: Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforening for kollektiv trafik, Bus & Tog-samarbejdet, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Persontransport, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Medier, Danske Regioner, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, DI, Dommerfuldmægtigforeningen, Fagligt Fælles Forbund, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Frie Danske Lastbilvognmænd, KL, Landbrug og Fødevarer, Lederne, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/formanden, Rådet for Sikker Trafik samt SMVdanmark,

I nærværende høringsnotat gengives de høringssvar, som er modtaget i forbindelse med høringen, ligesom høringssvarene vil blive kommenteret af Beskæftigelsesministeriet, Transport- og Boligministeriet, Erhvervsministeriet og Justitsministeriet. Det bemærkes i den forbindelse, at enkelte af høringssvarene er af en sådan længde, at det af fremstillingsmæssige hensyn er skønnet mest hensigtsmæssigt at gengive og adressere de fremsendte bemærkninger summarisk i notatet. For at opnå et fuldt billede af alle bemærkninger til lovforslaget, henvises derfor til selve høringssvarene, som er vedlagt.

Det bemærkes endvidere, at der i flere høringssvar henvises til den politiske aftale som blev indgået af regeringen (Socialdemokratiet) og et bredt flertal af Folketingets partier den 15. januar 2020 om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet. Aftalen vil i høringsnotatet fremadrettet blive omtalt som ”den politiske aftale”.

Indholdsfortegnelse

Generelle bemærkninger.....	2
Lovforslagets forhold til grundlæggende rettigheder.....	5
Bemærkninger til lovforslaget.....	6
Løn- og arbejdsvilkår for chauffører.....	6
Fastlæggelse af omkostningsniveau	11
Overenskomstnævnet	12
Vejtransportrådet	14
Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven	15
Anmeldelsesordning	15
Kontrol og håndhævelse	17
Sanktioner	21
Varebiler	23
Forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt miljømæssige konsekvenser	23
Lovforslagets forhold til Vejpakken	25
Forholdet til EU-retten.....	26
Taxiloven	27

Generelle bemærkninger

FH, DA, DI Transport, Dansk Erhverv, Trafikselskaberne, DTL, KA, 3F Transport og Dansk PersonTransport støtter lovforslaget.

ITD, Danske Speditører, Det Faglige Hus og Krifa er kritiske over for lovforslaget.

DTL finder, at lovforslaget er et helt afgørende skridt i kampen mod social dumping og unfair konkurrence og er tilfreds med resultatet og den politiske aftale.

Trafikselskaberne finder, at lovforslaget er et vigtigt bidrag til ordnede forhold på vejtransportområdet.

FH, 3F Transport og Dansk PersonTransport er tilfredse med lovforslagets erklærede mål om, at loven skal bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for chauffører, der kører bus og lastbil i Danmark.

Dansk PersonTransport bemærker supplerende, at de forventer, at der bliver afstemt metoder, sat midler af og stilles høje krav til håndhævelsen af den nye lov, således at social dumping bliver stoppet effektivt.

KA er enige i lovforslagets intention om at dæmme op for social dumping og at genoprette retstilstanden på godskørselsområdet til tiden før Nortra-dommen. **KA** havde dog gerne set, at lovforslaget tog udgangspunkt i det lovforslag, Kammeradvokaten i 2016 udarbejdede for Transportministeriet (nu Transport- og Boligministeriet).

ITD hilser lovforslagets hovedformål om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet i Danmark velkomment, men stiller sig kritiske over for forudsætningerne for forslaget.

DA anser det som afgørende, at der er blevet fundet en løsning på udfordringerne på vejtransportområdet som dels sikrer, at udenlandske chauffører sikres ordnede vilkår i Danmark, og dels sikrer, at den foreslåede model sker inden for rammerne af den danske aftalemodel og EU-retten.

Det Faglige Hus udtrykker tilfredshed med, at Folketinget nedsatte Padborg-udvalget og bad det komme med forslag til lovændringer, der kan bremse udenlandske virksomheders ulovlige og konkurrenceforvridende cabotagekørsel i Danmark og bekæmpe social dumping.

Krifa finder det positivt, at der fremsættes lovforslag, der søger at forbedre forholdene for cabotagekørsel i Danmark, men mener, at lovforslagets indhold strider mod intentionen i den politiske aftale.

KA og ITD er desuden af den opfattelse, at dele af udmøntning af lovgivningen ikke er sket i fuld respekt for den politiske aftale og de principper, der ligger til grund herfor.

DTL er tilfredse med, at danske chauffører og deres arbejdsgivere skal dokumentere, at de opretholder en løn på dansk overenskomstniveau, uanset om vognmanden er medlem af en arbejdsgiverforening.

Danske Speditører er overordentligt kritisk over for lovforslaget, og mener ikke, at lovforslaget lever op til det formål, der var med Padborg-udvalget, nemlig at finde en løsning, der skulle forebygge- og håndtere Kurt Beier lignende sager. Desuden mener Danske Speditører, at man burde have undersøgt andre modeller.

Danske Speditører anser desuden den valgte model som et udtryk for national protektionisme i strid med EU-retten, og at den er uheldig for klimaet og dansk konkurrenceevne.

Krifa anfører, at staten med lovforslaget vil blande sig i håndhævelsen af overenskomster, og at lovgivermyndigheden dermed blander sig i den danske model.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Beskæftigelsesministeriet og Transport- og Boligministeriet bemærker indledningsvis, at størstedelen af de spørgsmål og synspunkter, som er rejst i høringssvarene i vidt omfang er adresseret i betænkningen af 3. december 2019 fra det lovforberedende udvalg vedrørende ordnede forhold på vejtransportområdet, hvorfor der henvises til betænkningen i sin helhed (<https://bm.dk/media/11740/betaenkning-fra-udvalgsarbejdet-vedr-ordnede-forhold-paa-vejtransportomraadet.pdf>).

Det bemærkes desuden, at lovforslaget i sin helhed er baseret på den politiske aftale.

Det følger bl.a. af aftalen, at det for danske transportvirksomheder skal være en betingelse for at opnå og opretholde en gods- eller buskørselstilladelse, at virksomheden enten følger omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster for chauffører indgået mellem de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på transportområdet, og som er landsdækkende (forslag til godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, eller er omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og hvor overenskomstens faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i godskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse (forslag til godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 2).

I den politiske aftale er det desuden angivet, at det beror på en samlet skønsmæssig vurdering, om lønomkostningerne i en virksomhed eller overenskomst lever op til det lønomkostningsniveau, som følger af de retningsgivende overenskomster efter forslag til godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1. Der skal således ske en samlet skønsmæssig vurdering af, om de samlede lønomkostninger er på sammenligneligt niveau med de retningsgivende overenskomster og ikke en vurdering punkt for punkt.

Det følger videre af aftalen, at det ved vurderingen af, hvorvidt en virksomhed omfattet af en anden overenskomst følger det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter, skal der tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvorfor det ikke må medføre, at virksomheden pålægges yderligere lønomkostninger, hvis den allerede lever op til det samlede lønomkostningsniveau i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter.

Det bemærkes hertil, at det grundlæggende er ministeriernes opfattelse, at det udarbejdede lovforslag udmønter den politiske aftale og afviser således de fremsatte bemærkninger om, at lovforslaget på flere områder strider mod indholdet af den politiske aftale.

Det bemærkes endvidere, at der er foretaget ændringer i lovforslaget af lovteknisk og ordensmæssig karakter.

Lovforslagets forhold til grundlæggende rettigheder

DA er tilfreds med, at den foreslåede løsning sikrer, at det fortsat er arbejdsmarkedets parter som via overenskomster forhandler sig frem til lønvilkår, og at løsningsen respekterer, at medlemskab af en faglig organisation eller arbejdsgiverorganisation er frivillig.

Krifa er bekymrede for, at der sker monopolisering på både lønmodtager- og arbejdsgiversiden og finder, at lovforslaget stiller hindringer for alle andre end FH til at organisere lønmodtagere i Danmark. Krifa mener desuden, at de via den lovgivende magt nægtes eller hæmmes muligheden for at tegne overenskomster.

Danske Speditører anser lovforslaget som problematisk, da bestemte overenskomster og organisationer favoriseres.

ITD anfører, at lovforslaget bryder med den politiske aftales forudsætning om, at lovændringen ikke må føre til monopoldannelse. ITD uddyber, at lovforslaget i praksis betyder, at 3F får en fortrinsret over alle andre overenskomster og fremover tildeles forhandlingsmagt på overenskomstområdet gældende for hele branchen. ITD anfører, at dette er i strid med de grundlæggende elementer i den danske model vedrørende foreningsfriheden og den frie forhandlingsret samt er i strid med Grundloven og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. ITD bemærker desuden, at på trods af, at modellen i lovforslaget beskrives som en dynamisk model, vil lovforslagets indhold sammenholdt med Arbejdsrettens praksis udgøre en statisk model med et de facto-monopol til 3F.

ITD anfører endelig, at det ikke er belyst, om lovforslagets indhold har ekspropriativ karakter.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Beskæftigelsesministeriet bemærker, at i forhold til det af navnlig ITD anførte om, at 3F's fortrinsstilling er stridende mod grundlæggende rettigheder, kan det anføres, at et krav om, at et bestemt omkostningsniveau som minimum iagttages, ikke hindrer fri forhandlingsret og heller ikke udgør et indgreb i foreningsfriheden. Den foreslåede lovgivning ændrer ikke på, at det står virksomheder frit for at melde sig ind i - eller ud af - en arbejdsgiverorganisation, og med lovforslaget gribes der heller ikke ind i virksomheders adgang til at indgå overenskomst med lønmodtagerorganisationer. Selve det forhold, at de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters landsdækkende overenskomster lægges til grund, kendes fra anden lovgivning og er anerkendt i EU-retten, og udgør på ingen måde en krænkelse af konventionsmæssige eller grundlovssikrede rettigheder.

Med hensyn til det af ITD anførte om, at der ikke er tale om en dynamisk model, da Arbejdsretten tillader 3F at anvende kollektive kampskridt, som fungerer som et effektivt pressionsmiddel, kan det dels fremføres, at adgangen til at anvende kollektive kampskridt efter Arbejdsrettens praksis ikke er reserveret 3F, men gælder enhver fagforening med den fornødne faglige interesse, og dels kan det nævnes, at effektiviteten af sådanne kampskridt netop beror på den opbakning og konsolidering, som den konfliktende organisation kan mønstre. Det kan således ikke udelukkes, at netop anvendelsen af kollektive kampskridt, som er et essentielt element i den danske model, i sig selv er med til at styrke en organisations repræsentativitet, hvilket imidlertid i givet fald er et vilkår, der er ens for alle lønmodtagerorganisationer. Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede lovgivning ikke indeholder regulering af konfliktretten eller ændrer noget i forhold hertil.

Transport- og Boligministeriet skal henlede opmærksomheden på, at der i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse er foretaget en vurdering af lovforslagets eventuelle ekspropriative karakter.

I den forbindelse er det vurderet, at den foreslåede ordning med nye krav til løn- og arbejdsvilkår for eksisterende tilladelser ikke i almindelighed vil være at betragte som et ekspropriativt indgreb over for tilladelsesindehaverne. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at enkelte tilladelsesindehavere – på trods af den foreslåede overgangsordning i den foreslåede stk. 2 – vil kunne blive ramt så atypisk hårdt, at der vil kunne være tale om et ekspropriativt indgreb.

Det foreliggende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation, og derfor indeholder lovforslaget hjemmel til, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning kan dispensere fra det anvendelsestidspunkt, der følger af lovforslagets § 5, stk. 2. Dispensationsadgangen vil i givet fald skulle udnyttes til at give en eksisterende tilladelsesindehaver tilladelse til at opfylde de nye krav til løn- og arbejdsvilkår på et senere tidspunkt med henblik på at undgå, at den pågældende tilladelsesindehaver vil blive ramt så atypisk hårdt, at der vil være tale om et ekspropriativt indgreb over for den pågældende.

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

Ovenstående fremgår ligeledes af lovforslagets bemærkninger til § 5.

Bemærkninger til lovforslaget

Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

Krifa er kritiske over for den foreslåede § 6, stk. 3, i godskørselsloven og § 18, stk. 3, i buskørselsloven og anser ordningen for, at stille virksomheder, der har overenskomst med andre end 3F, urimeligt ringere end virksomheder, der er forpligtet af en 3F overenskomst. Dette begrundes i, at virksomhederne skal dokumentere, at

omkostningsniveauet følges hvilket vil være administrativt byrdefuldt for disse virksomheder, der dermed stilles ringere end de virksomheder, der blot kan henvise til 3F-overenskomsten.

Krifa og **ITD** bemærker, at den i lovforslaget angivne procedure for vurdering af andre overenskomster end den, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, synes at være i strid med den politiske aftale.

Det Faglige Hus anbefaler, at der i bemærkningerne til ændringerne i lov om godskørsel og lov om buskørsel nævnes f.eks. overenskomsten mellem KA og Det Faglige Hus som en af de overenskomster, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.

KA bemærker, at det altid har været kutyme, at andre kollektive overenskomster end den mest udbredte kan godkendes og danne retmæssigt grundlag for en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, og KA udtrykker tilfredshed med, at dette princip nu knæsesættes i loven.

KA anfører dog, at det bør fremgå klart af lovens forarbejder, at der findes andre overenskomster end dem, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, som i dag er godkendt og anerkendt som grundlag for tildeling af godskørselstilladelser. KA angiver i høringssvaret et helt konkret forslag til formulering af lovforslagets bemærkninger. Endelig anbefaler KA, at Færdselsstyrelsen forpligtes til at offentliggøre alle de kollektive overenskomster, der er godkendt og anerkendt som grundlag for en godskørselstilladelse.

KA udtrykker endelig utilfredshed med udsigten til, at Færdselsstyrelsen vil skulle gennemgå 3-4 sager, før den pågældende overenskomst kan godkendes som grundlag for en godskørselstilladelse, hvilket KA mener er i strid med den politiske aftale.

FH, DA og **3F Transport** opfordrer til at 4. afsnit på s. 14 ændres. Således at afsnittet stemmer overens med betænkningen.

ITD foreslår, at der eksplicit nævnes i lovforslagets bemærkninger, at en række overenskomster – herunder ITD/Krifa – lever op til godskørselslovens krav. Det bør ifølge ITD omvendt ikke være muligt at kunne opfylde godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 2, alene i kraft af at have tegnet en 3F-overenskomst på det pågældende fagområde, uden at der sker en efterprøvelse af det pågældende omkostningsniveau, herunder om den pågældende overenskomst aflønner på samme niveau som den retningsgivende transportoverenskomst.

KA bemærker, at Bygge- og Anlægsoverenskomsten og Mejeribranchens Fællesoverenskomst med forslaget til § 6, stk. 3, nr. 2, reelt godkendes som kollektiv overenskomst for transportområdet til trods for, at de pågældende overenskomster ikke er egentlige chaufføroverenskomster men blot indeholder bestemmelser om aflønning af chauffører – og uden at det efterprøves, hvorvidt disse overenskomster

lever op til de krav, der gælder for transportoverenskomster. KA er bekymret for, at dette reelt kan medføre mulighed for at udføre godskørsel til dumpingpriser med hjemmel i en overenskomst, der ikke har transportbranchen som sit umiddelbare dækningsområde.

KA undrer sig over, lovens forarbejder ikke tydligt og konkret anerkender, at der i dag findes andre kollektive overenskomster, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som er godkendt og anerkendt som grundlag for tildeling af kørselstilladelser, se KA's høringsnotat for konkrete forslag til bemærkninger.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Transport- og Boligministeriet skal indledningsvis henvise til bemærkningerne ovenfor om den politiske aftale.

Transport- og Boligministeriet skal for en god ordens skyld understrege, at lovforslaget ikke medfører krav om medlemskab af en bestemt arbejdsgiverforening eller fagforening, som betingelse for at kunne drive/udføre transportarbejde.

For yderligere at imødekomme forudsætningerne i den politiske aftale om ligebehandling af andre overenskomster, som anses for at opfylde omkostningsniveauet i de retningsgivende overenskomster, er lovforslaget til ændring af godskørselslovens § 6, stk. 3, blevet justeret. Det er således tilføjet en ny bestemmelse om, at der også kan gives tilladelse til en vognmand, som er omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som er blevet anset for at opfylde det krævede omkostningsniveau i de retningsgivende overenskomster, jf. forslag til § 6, stk. 3, nr. 3, i godskørselsloven. Der er indarbejdet en tilsvarende bestemmelse i § 18, stk. 3, i buskørselsloven.

I forbindelse med det lovforberedende arbejde har det alene været muligt på forhånd at fastslå, hvilken kollektiv overenskomst på transportområdet, der på nuværende tidspunkt kan siges at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Derimod er det ikke muligt på forhånd at angive, hvilke andre kollektive overenskomster på transportområdet, jf. forslaget til § 6, stk. 3, nr. 3, der følger et omkostningsniveau, der ikke afviger entydigt og væsentligt fra omkostningsniveauet i den kollektive overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Dette må nødvendigvis bero på en konkret skønsmæssig vurdering, som Færdselsstyrelsen vil foretage – efter høring af de relevante overenskomstsparter og evt. høring af Overenskomstnævnet, som det også er angivet i den politiske aftale. Det er således ikke forudsat i den politiske aftale eller i det lovforberedende arbejde i øvrigt, at der før lovforslagets ikrafttræden skal foretages en vurdering af de enkelte kollektive overenskomster.

Det vil desuden være Færdselsstyrelsen, der som den udpegede særmyndighed vil skulle foretage den konkrete skønsmæssige vurdering af omkostningsniveauet for

de pågældende kollektive overenskomster i forbindelse med behandling af ansøgningerne om godskørselstilladelse. De relevante overenskomstparter kan desuden i fællesskab anmode Færdselsstyrelsen om at vurdere, hvorvidt en overenskomst generelt lever op til det omkostningsniveau, loven stiller krav om for at opnå en godskørselstilladelse. Det vil med andre ord ikke påhvile ansøgerne eller de pågældende arbejdsgiverforeninger eller fagforeninger at påvise og udrede, hvorvidt omkostningsniveauet ikke afviger væsentligt og entydigt fra overenskomsten indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Første gang en overenskomst, omfattet den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 3, nr. 3, skal vurderes af Færdselsstyrelsen, forudsættes det, at der skal indhentes en udtalelse fra Overenskomstnævnet til brug for Færdselsstyrelsens sagsbehandling.

Når en kollektiv overenskomst har været lagt til grund for tildeling af en godskørselstilladelse eller det er konstateret, at overenskomsten generelt lever op til det omkostningsniveau, loven stiller krav om, vil Færdselsstyrelsen i den forbindelse på deres hjemmeside løbende angive og ajourføre en opgørelse over de kollektive overenskomster, hvis omkostningsniveau ikke afviger væsentligt og entydigt fra de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Når en vognmand ansøger om en godskørselstilladelse, og vognmanden er omfattet af en overenskomst, som ikke afviger væsentligt og entydigt fra den retningsgivende overenskomst, vil ansøgeren være underlagt samme kontrol mv., som en vognmand, der er omfattet af en retningsgivende overenskomst.

Som det fremgår af den politiske aftale, vil kontrollen af danske transportvirksomheder blive en del af Færdselsstyrelsens eksisterende administrative kontrol, og alle tilladelsesindehavere vil blive underlagt ensartet kontrol og indgå i Færdselsstyrelsens stikprøvekontrol uanset deres overenskomstmæssige forhold.

Tilladelser gives på betingelse af, at virksomheden på et hvert tidspunkt følger et omkostningsniveau, som ikke afviger væsentligt og entydigt fra omkostningsniveauet efter de retningsgivende overenskomster, hvilket vil kunne indgå i den almindelige administrative kontrol.

Der er p.t. udstedt ca. 50.000 aktive tilladelser fordelt på 5.000 virksomheder på gods- og buskørselsområdet. Færdselsstyrelsen fører stikprøvekontrol med ca. 500 virksomheder årligt uden skelen til virksomhedens overenskomstmæssige forhold. Det betyder, at Færdselsstyrelsen forventes hurtigt og inden for et par uger efter lovens ikrafttræden at have iværksat stikprøvekontrol af et bredt udsnit af tilladelser, hvor forskellige kollektive overenskomster er lagt til grund. Det vil resultere i, at godkendelsen af andre kollektive overenskomster end dem, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, i praksis vil foregå relativt hurtigt.

Lovforslaget ændrer ikke ved, at uoverensstemmelse mellem overenskomstparter behandles i det fagretlige system. I tilfælde af, at overenskomstparter fx undlader at iværksætte fagretlig behandling for overtrædelser af forpligtelser efter overenskomsten eller løn- og arbejdsvilkår i øvrigt er uacceptable, kan Færdselsstyrelsen

fortsat påse, at omkostningsniveauet bliver overholdt og påbyde, at forholdene bringes i orden.

I øvrigt bemærkes det, at der i høringsudgaven af lovforslaget er nævnt konkret to eksempler på kollektive overenskomster omfattet af § 6, stk. 3, nr. 2. Dette afsnit er tilrettet som ønsket af DA og FH.

Fastlæggelse af omkostningsniveau

DA bemærker, at der både på s. 13 og 40 i lovforslaget bliver anvendt en definition af omkostningsniveauet, som ikke stemmer overens med udvalgets lovforberedende arbejde. **DA** foreslår, at begge afsnit erstattes med definitionen, som fremgår af betænkningen: *"Ved omkostningsniveauet forstås de samlede udgifter vedrørende løn, overarbejde, pension og fridage ud over ferielovens minimum, der påhviler en arbejdsgiver til arbejdskraft i henhold til den pågældende overenskomst."*

Det Faglige Hus gør opmærksom på, at det er umuligt at beregne værdien af de sociale goder mv. i de forskellige overenskomster og dermed ikke kan sammenlignes.

Det Faglige Hus supplerer med, at det er problematisk, at der er en tidsmæssig forskydning mellem overenskomstforhandlingerne mellem henholdsvis DA/FH og Det Faglige Hus/DA, som vil betyde, at der vil være et tidsinterval, hvor forskellige satser vil gælde, hvilket kan gøre godskørselslovens krav svært at overholde.

ITD og **KA** anfører, at det fremgår af den politiske aftale som en klar forudsætning, at sammenligningsgrundlaget i den alternative overenskomst (eller enkeltstående virksomheds lønniveau) skal bero på en samlet skønsmæssig vurdering af de samlede lønomkostninger i overenskomsten alternativt virksomheden, og at det følger af aftalen, at der således ikke skal foretages en vurdering punkt for punkt, hvilket bør præciseres i lovtæksten.

ITD anfører desuden, at lovforslaget bryder med den politiske aftale, da lovændringen skulle have indeholdt en klar definition af hvilke lønelementer (og ikke arbejdsvilkår i øvrigt) i de retningsgivende overenskomster, som udenforstående virksomheder/overenskomster ikke må fravige væsentligt og entydigt fra samt en klar definition af, at det er udenforstående virksomheders/overenskomsters samlede lønomkostningsniveau, som skal holdes op imod dette. **ITD** bemærker, at lovforslaget bør ændres, så der skabes administrativ hjemmel til, at der kan ske prøvelse af alternative organisationers overenskomster.

ITD uddyber, at der i vurderingen også skal tages højde for, at overenskomstens lønelementer kan adskille sig fra den retningsgivende overenskomst, hvilket ikke må medføre at virksomheden omfattet af denne overenskomst pålægges yderligere lønomkostninger, såfremt denne alternative overenskomst allerede - med sit samlede lønomkostningsniveau - lever op til (dvs. ikke fraviger væsentligt og entydigt fra) omkostningsniveauet i den retningsgivende overenskomst. Lovforslaget bør på den baggrund tilrettes, så ovenstående forudsætninger fremgår klart.

Krifa anfører, at 3F har forskellige lønniveauer i deres overenskomster, og Krifa – og andre fagforeninger – skal måles op mod den dyreste af disse. Krifa anser det som urimeligt, at 3F ikke skal leve op til samme niveau i alle deres overenskomster. Det vil åbne op for muligheden for, at 3F konkret laver lokalaftaler, der underbyder hovedoverenskomsterne og 3F vil få magten til understøtte konkrete vognmænd.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Transport- og Boligministeriet skal henviser til bemærkningerne ovenfor, hvor det bl.a. fremgår, at lovforslagets bemærkninger for så vidt angår beregning af det retningsgivende omkostningsniveau vil blive tilpasset til i højere grad at afspejle aftaleteksten i den politiske aftale.

Dertil skal Transport- og Boligministeriet fremhæve, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, afsnit 3.1.2., at det i praksis vil være Færdselsstyrelsen, der skal foretage den samlede skønsmæssige vurdering af omkostningsniveauet i de forskellige kollektive overenskomster, og som dermed vil være den kompetente myndighed, jf. også nedenfor om Overenskomstnævnet.

Desuden agter Transport- og Boligministeriet at præcisere lovforslagets bemærkninger, så det fremgår klart, at Færdselsstyrelsens vurdering af omkostningsniveauet i forbindelse med styrelsens sagsbehandling vil være udtryk for en samlet, skønsmæssig vurdering af den pågældende overenskomst. Det er dermed ikke hensigten, at der skal ske en egentlig kapitalisering af de enkelte elementer, f.eks. overarbejde, ligesom det ikke vil være afgørende, hvordan en dansk vognmand sammensætter sin lønpakke, herunder i hvilket omfang der f.eks. er betaling for overarbejde, så længe det samlede omkostningsniveau ikke væsentligt og entydigt afviger fra omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster som nævnt i § 6, stk. 3, nr. 1.

Ministeriet bemærker specifikt, at lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 3.1.2., indeholder en beskrivelse af, hvad der med lovforslaget forstås ved begrebet omkostningsniveau. Ministeriet skal dog tilkendegive, at teksten i bemærkningerne ikke fuldt ud afspejler indholdet af den politiske aftale – således aftalens beskrivelse af, hvordan omkostningsniveauet skal beregnes. Ministeriet agter på den baggrund at foretage en præcisering af afsnit til kapitel 3.1.2., så afsnittet i højere grad afspejler indholdet i den politiske aftale.

Endelig kan det i forhold til det af Krifa anførte om lokalaftaler nævnes, at det ifølge lovforslaget er de landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund for fastlæggelsen af det omkostningsniveau, der som minimum skal iagttages.

Overenskomstnævnet

Krifa anfører, at det er uacceptabelt, at 3F, DTL og ATL skal sidde i Overenskomstnævnet og vurdere omkostningsniveauet i bl.a. Krifas overenskomst, da de nævnte organisationer vil være inhabile.

ITD anfører, at der ikke bør deltage flere repræsentanter fra ”arbejdsmarkedets parter” end repræsentanter for den overenskomst, der er til bedømmelse, da nævnet i modsat fald vil være inhabilt. ITD anfører desuden, at det forhold, at Overenskomstnævnet er et privatretligt nævn, der med lovforslaget tildeles kompetencer til at afgøre sager om omkostningsniveau, udgør et brud på grundlæggende retssikkerhedsprincipper. Nævnet bør derfor forankres administrativt i Færdselsstyrelsen eller en anden offentlig myndighed.

Det Faglige Hus udtrykker forståelse for behovet for et Overenskomstnævn, men at den beskrevne sammensætning vil betyde, at FH/DA vil blive repræsenteret med så stort et antal medlemmer, at andre organisationer fortrænges ved f.eks. drøftelser af overenskomster, som ikke er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. Det Faglige Hus foreslår, at også organisationer bag overenskomster, der ikke afviger væsentligt og entydigt fra den mest repræsentative overenskomst, tildeles faste pladser i nævnet.

KA bemærker, at såfremt godkendelseskompetencen tillægges Overenskomstnævnet, vil hele lovgrundlaget miste sin uvildighed og KA vil finde det dybt problematisk, idet parterne bag de mest udbredte kollektive overenskomster vil få reel adgang til at opretholde et monopol gennem Overenskomstnævnet. KA foreslår, for at imødegå spekulation og bekymringer i den retning, at det præciseres i lovteksten, at det er Færdselsstyrelsen alene, der får kompetence til at godkende overenskomster.

Krifa henleder opmærksomheden på, at der synes at være uoverensstemmelse mellem lovteksten til § 6 c og lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen vedrørende høringspligt- eller ret.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at forslaget til § 6 b, stk. 1, 3. pkt., har til hensigt at fastsætte, at nævnets sammensætning fremover skal afspejle de til enhver tid mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på chaufførområdet, fremfor at enkelte organisationer nævnes direkte i godskørselsloven.

Forslaget er et udtryk for, at Transport- og Boligministeriet har fundet det hensigtsmæssigt, at antallet af nævnets medlemmer fremover ikke vil være fastlagt direkte i loven, da en sådan regulering ikke er tilstrækkelig fleksibel og ikke nødvendigvis vil afspejle de til enhver tid repræsentative arbejdsmarkedsparter på transportområdet. Således kan nye organisationer opstå eller sammenlægges m.m., hvorfor der kan være behov for en hurtig tilpasning af reglerne. Med lovforslaget muliggøres en sådan fleksibel tilpasning, da ændring af nævnets sammensætning herefter kan ske ved bekendtgørelse fremfor lovændring.

Som det er angivet i bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 3.2.2., er det ikke umiddelbart hensigten at ændre på, hvilke organisationer der kan udpege medlemmer til nævnet, og som efter gældende ret er nævnt direkte i § 6 b.

Det bemærkes, at det følger af forslaget § 6 b, stk. 2, at nævnet kan suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og arbejdstagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. Den foreslåede formulering er en videreførelse af gældende ret og skal sikre, at nævnet er repræsenteret af alle relevante parter.

For så vidt angår nævnets opgaver skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at det følger af forslaget til § 6 b, stk. 3, at nævnet afgiver udtalelse om, hvorvidt omkostningsniveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, jf. § 6, stk. 3, er fulgt – i de § 6 c, stk. 1 og 3, nævnte sager. Der er tale om en præcisering af nævnets opgaver i lyset af den foreslåede formulering af § 6, stk. 3. Det er således ikke hensigten at ændre materielt på nævnets opgaver i forhold til gældende ret.

Det skal i den forbindelse understreges, at det følger af § 6 c, stk. 1, at transportministeren – i praksis Færdselsstyrelsen – kan vælge at høre overenskomstparterne ved vurderingen af, om en ansøger eller tilladelsesindehaver følger omkostningsniveauet, jf. § 6, stk. 3. Det vil imidlertid blive præciseret i bestemmelsen, at Færdselsstyrelsen kan vælge at høre de ”relevante” overenskomstparter.

Det er ikke obligatorisk, at styrelsen i alle tilfælde skal høre overenskomstparterne i de konkrete sager.

Tilsvarende kan Færdselsstyrelsen vælge at høre Overenskomstnævnet til vurdering af, om en kollektiv overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejds-markedsparter, jf. forslaget til § 6 c, stk. 2.

Desuden agter Transport- og Boligministeriet at tilpasse forslaget til § 6 c, stk. 2, så det fremgår, at Overenskomstnævnets kompetence til at afgive udtalelse også omfatter § 6, stk. 3, nr. 2.

Dertil skal Transport- og Boligministeriet pointere, at det følger af gældende ret, at Overenskomstnævnet skal ledes af en formand, der skal være landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand, hvilket netop er udtryk for, at Overenskomstnævnets udtalelser kan have stor betydning for den enkelte virksomhed eller for bedømmelsen af en konkret overenskomst.

Endelig skal Transport- og Boligministeriet understrege, at Overenskomstnævnets udtalelse i de nævnte sager alene indgår i Færdselsstyrelsens vurdering af sagen. Der er således ikke tale om, at Overenskomstnævnet tillægges afgørelseskompetence. Det er alene Færdselsstyrelsen, der på det område er den kompetente myndighed. Dette følger allerede af gældende ret og er desuden nævnt i lovforslagets bemærkninger til § 6 c.

Vejtransportrådet

ITD bemærker, at baggrunden for at ændre i Vejtransportrådets sammensætning er uklar, og ITD ser intet behov for forslaget.

KA bemærker, at der i lovforslaget nævnes en række organisationer og arbejdsgiverforeninger, der forventes at skulle udpege medlemmer til Vejtransportrådet og fremhæver, at KA ikke er nævnt til trods for, at KA organiserer og repræsenterer en ikke uvæsentlig del af transportbranchen. KA forventer at medtages på listen over de organisationer, der forventes at udpege medlemmer til Vejtransportrådet.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at den foreslåede ændring alene skal sikre, at Vejtransportrådet afspejler de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet. Som udgangspunkt vil rådets sammensætning ikke ændre sig sammenholdt med gældende ret.

Iagttagelse af omkostningsniveau efter udstationeringsloven

ITD er ikke enig i, at udstationering ved cabotagekørsel begrænses til køretøjer over 3.500 kg. ITD bemærker hertil, at der ikke er en nedre vægtgrænse i forhold til cabotagereglerne, hverken efter de danske regler eller efter cabotageforordningen. Ligeledes er der på national plan indført overenskomstbestemmelser for varebiler over 2000 kg. For at undgå en forvridding af markedet til fordel for udenlandske varebiler under 3500 kg., bør vægtgrænsen fjernes.

ITD peger på, at såfremt vægtgrænsen alligevel fastholdes, bør bestemmelsen omformuleres således at der henvises til "såfremt køretøjets tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøj overstiger 3500 kg."

ITD bemærker til den foreslåede § 8 c, at det bør fremgå klart af loven og dens forarbejder, at det er alle arbejdsmarkeds parter på området, der inddrages i arbejdet med at fastlægge timesatsen (referencesatsen). Herunder skal ITD/ITD Arbejdsgiver således også inddrages. Ved fastlæggelsen af minimumstimesatsen bør der endvidere tages højde for den udenlandske transportørs samlede omkostningsniveau.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Beskæftigelsesministeriet kan oplyse, at det fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse, at den omregnede timesats fastsættes på baggrund af relevante lønbestemmelser i overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Anmeldelsesordning

DA bemærker, at det bør fremgå tydeligt, at anmeldelsespligten ikke træder i kraft, før end de nødvendige systemer er klar til at håndtere registreringerne.

SLD anfører, at hvis reglerne skal have en reel effekt og ikke være konkurrenceforvridende for danske virksomheder i forhold til udenlandske virksomheder, skal kontrolsystemet være administrativt enkelt, skudsikkert ift. svindel og nemt at kontrollere for politiet.

Dansk Erhverv og **SLD** undrer sig over, at administration af lovgivningen herunder indberetningerne skal ske til et oprettet system i Erhvervsstyrelsen, men håndhæves af Færdselsstyrelsen.

ITD støtter op om, at de pågældende transportformer fritages for den almindelige anmeldelsespligt til RUT grundet tjenesteydelsens særegne karakter, ligesom erfaringer fra udlandet viser et behov for en særlig anmeldelsesprocedure for vejtransportområdet. **ITD** opfordrer til, at systemet bliver let tilgængeligt og hurtigt i forhold til at foretage anmeldelse, og at kontrolmyndigheder straks skal kunne se anmeldelser og opdateringer i systemet, som bør kunne ske på flere sprog. ITD opfordrer supplerende til, at der kan foretages anmeldelse for en længere periode, frem for anmeldelse for hver enkelt transport.

Danske Speditører er optaget af, at der ikke sker begrænsning af den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser. Derfor er det vigtigt, at ministrenes bemyndigelser i henhold til loven ikke udmøntes på en måde, der fører til, at de udenlandske vognmænd og deres chauffører helt fravælger Danmark i relation til cabotage. Danske Speditører ønsker at de nærmere regler om anmeldelse og registrering – og de digitale faciliteter hertil – tilrettelægges så brugervenligt og så byrdefrit som muligt.

Dansk PersonTransport anbefaler, at der kigges på de tilsvarende meldeplatforme for udenlandske transportvirksomheder i Tyskland, Østrig og Holland for at få en løsning hurtigt på plads. Dansk PersonTransport anbefaler, at RUT-registreringen tænkes ind i meldeplatformen for cabotagekørsel, og at håndhævelsen ligeledes foretages samlet. Derudover ønskes håndhævelsen i RUT-registret styrket.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Det bemærkes indledningsvis, at datoen for reglernes ikrafttræden er fastsat under hensyntagen til, hvornår de nødvendige it-systemer kan være klar til brug.

I forhold til lovforslagets bestemmelser om en særskilt anmeldelsesordning for udenlandske transportvirksomheder bemærkes, at udvalget om sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet anbefalede i betænkningen fra udvalgsarbejdet, at der oprettes en sådan særskilt anmeldelsesordning, som teknisk integreres i den eksisterende løsning for Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT).

Erhvervsstyrelsen administrerer RUT, og Arbejdstilsynet håndhæver anmeldelsespligten til registret. Det er således en kendt opgavefordeling, at Erhvervsstyrelsen administrerer en anmeldelsesordning, og at der samtidig er en særmyndighed, der varetager tilsynet med anmeldelsespligten.

Idet Erhvervsstyrelsen således har erfaring med at udvikle effektive registreringsløsninger, som anvendes af andre myndigheder til håndhævelse og kontrol, anbefalede udvalget i betænkningen, at Erhvervsstyrelsen får ansvaret for udvikling samt drift og vedligehold af den særskilte anmeldelsesløsning for udenlandske transportvirksomheder. Udvalget vurderede endvidere, at anvendelse af den tekniske løsning for RUT som grundlag for den nye anmeldelsesordning vil spare tid og ressourcer ved udviklingen af den nye løsning, da en række eksisterende visninger og funktionalitet fra RUT, vil kunne genbruges.

Erhvervsstyrelsen vil i forbindelse udviklingen af den nye anmeldelsesordning indtænke virksomhedernes behov for at foretage anmeldelse hurtigt. Virksomhederne vil således få mulighed for at genbruge allerede anmeldte oplysninger i registret, fx virksomhedsoplysninger, når en ny anmeldelse af kørsel skal foretages. På den måde vil virksomhederne ikke skulle indtaste alle de krævede oplysninger på ny, og virksomheden vil derfor hurtigere kunne anmelde nye kørsler. Løsningen vil endvidere være tilpasset mobil- og tabletvisning så at chaufføren på vegne af virksomheden vil have muligheden for at foretage straks registrering af kørsel. D

Derudover påtænker Erhvervsstyrelsen at indtænke anmeldelsesflowet og andre funktionaliteter fra RUT i den nye anmeldelsesordning, ligesom anmeldelse vil kunne gennemføres på flere sprog. På nuværende tidspunkt er hensigten, at anmeldelse som minimum skal kunne gennemføres på engelsk, og Erhvervsstyrelsen vil i den nærmeste tid afklare behovet for andre sprog.

Erhvervsstyrelsen er endvidere opmærksom på, at politiet har et behov for at kunne tilgå de anmeldte oplysninger i den nye anmeldelsesløsning for udenlandske transportvirksomheder i forbindelse med vejsidekontrol.

Kontrol og håndhævelse

FH og 3F Transport anser det som afgørende, at der afsættes de fornødne ressourcer til en effektiv kontrol af lovens efterlevelse.

DA anser det også som afgørende, at den foreslåede løsning understøttes af et effektivt kontrolsystem.

DTL finder det vigtigt, at myndighedernes kontroltryk anvendes på vejene, hvor der er et stort antal udenlandske biler, som hver dag kører ind i Danmark, og hvor det må forventes at være en krævende opgave at indhente dokumentation fra de udenlandske virksomheder. **DTL** foreslår, at kontrollen baserer sig på en risikobaseret tilgang, således at Færdselsstyrelsen med fordel kan deltage i politiets almindelige vejsidekontroller og i den forbindelse foretager kontrol af lønvilkårene ved cabotagekørsel og kombikørsel rettet mod lastbiler med udenlandske plader. **DTL** foreslår tilsvarende, at det skal være muligt at kontrollere timesatsen af udstationerede chauffører ved hjælp af køre- og hviletidsdata og lignende, da det er afgørende for en effektiv kontrol, og for at forhindre svindel med fiktive time- og lønsedler.

DTL foreslår, at kontrol af lønforhold for de danskregistrerede biler foregår i forbindelse med den stikprøvevise kontrol af om godskørselsloven overholdes, og i forbindelse med at vognmandstilladelserne skal fornys samt også gerne i forbindelse med virksomhedskontrol af køre-/hviletidsreglerne.

3F Transport finder også, at en effektiv kontrol blandt andet kan sikres ved en solid koordinering med den øvrige kontrol på området, herunder bl.a. kontrol i forhold til cabotagekørsel, køre-/hviletidsbestemmelserne, køretøjernes sikkerhed samt i forhold til betaling af vejsskat.

SLD anfører, at kontrollen af danske vognmænds overholdelse af lønniveauet er en nyskabelse og anbefaler i den forbindelse, at der holdes særligt øje med de administrative og økonomiske konsekvenser. På samme måde er kontrollen af de udenlandske vognmænd en nyskabelse, og i den forbindelse er det afgørende, at lovgivningen er administrativt tilgængelig, og at kontrollen er fintmasket.

SLD anfører endvidere, at kontroltrykket er helt centralt for, at lovgivningen får den ønskede effekt. Adgang til national og international transport er essentiel for Danmarks erhvervsliv, og det er altafgørende, at de danske internationale transportvirksomheder inddrages i, hvordan regler skal håndhæves og kontrolleres i praksis. **SLD** peger endvidere på vigtigheden af, at de redskaber, som indføres for at sikre rimelige løn- og ansættelsesvilkår for chaufførerne, bliver effektive og kontrollerbare. Samtidig skal de udvælges og bruges under hensyntagen til virksomhedernes administrative omkostninger og konkurrenceevne, og der skal ske en systematisk, ensartet og meget grundig kontrol, der sikrer, at alle overholder reglerne.

ITD finder det ikke klart, hvorfor Færdselsstyrelsen er den korrekte myndighed til at varetage tilsynet i stedet for en til formålet oprettet særmyndighed. Samtidig finder **ITD** det vigtigt, at der sker en ligelig kontrol af både danske og udenlandske chaufførers lønvilkår ved vejsiden. **ITD** opfordrer endvidere til, at der i forbindelse med opbygningen af nyt kontrolsystem inddrages erfaringer fra udlandet, både fra myndigheder og fra branchen.

ITD fremhæver desuden, at det følger af den politiske aftale, at det er afgørende, at alle tilladelsesindehavere underlægges ensartet kontrol uanset deres overenskomstmæssige forhold, og at alle overenskomstparter følgelig skal have adgang til en administrativ prøvelse af deres overenskomst.

Dansk Erhverv og **SLD** bemærker, at lovforslaget indebærer en række praktiske udfordringer for den enkelte chauffør og vognmand, idet det kan være vanskeligt for chaufføren at bevise ved en vejsidekontrol, at chaufføren får den korrekte løn. Omvendt kan det medføre en masse administration og arbejde til politiet, hvis de efterfølgende skal indhente dokumentation fra et andet land for at kontrollere, at chaufføren reelt har fået den løn, som reglerne foreskriver.

SLD anfører supplerende, at der i lovforslaget er en række forventninger til dokumentation ved vejsidekontrol. Det er i den forbindelse uklart, hvad der menes med, at dokumentation skal kunne ske ”inden for ganske kort tid”, og det kan med fordel præciseres yderligere. Det bør desuden undersøges, hvorvidt det strider mod øvrige EU-landes krav til sprog i ansættelseskontrakter, lønsedler mv.

Dansk Erhverv og **SLD** foreslår desuden, at det gøres muligt at dokumentere forholdene på papir, da ikke alle virksomheder har mulighed for elektronisk registrering.

ITD anfører, at de dokumentationskrav, der fremgår af lovforslaget langt overstiger, hvad der er nødvendigt og hvad der generelt er gældende i andre lande med tilsvarende regler, ligesom at forslaget til § 8 g indebærer en alt for vid adgang for myndigheden til at få adgang til materiale uden retskendelse.

ITD bemærker, at det ikke synes godtgjort, hvad det nødvendige og anerkendelsesværdige formål er med at tildele transportministeren kompetence til at indsamle og behandle oplysninger fra E-indkomst, og at en så vidtgående kompetence ikke er kendt fra andre brancher.

Dansk PersonTransport har et stærkt ønske om, at politiet får klare retningslinjer for håndhævelse, så der undgås en situation som med buscabotagereglerne, hvor den praktiske forståelse af håndhævelsen stadig er uklar.

Dansk Erhverv er tilfredse med at politiet har adgang til, som i gældende praksis, at tilbageholde et køretøj, med hvilket der skønnes at have været foretaget en overtrædelse.

DTL anfører, at efter deres opfattelse viser erfaringen at tiltaget om muligheden for at tilbageholde et køretøj for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, ikke i alle tilfælde er tilstrækkeligt til at have en præventiv effekt og sikre en effektiv håndhævelse. Det foreslås at være muligt at tilbageholde hele vogntoget.

SLD er af en anden opfattelse og anfører, at der ikke må gives adgang til tilbageholdelse af gods, der tilhører tredjemand. Politiets praksis bør indrettes således, at der i tilfælde, hvor et køretøj tilbageholdes gives mulighed for at der kan sendes en anden trækker ud for at hente traileren. I tilfælde, hvor det er en lastbil der tilbageholdes, skal det være muligt at omlæsse.

ITD er enige, og mener, at det specifikt bør fremgå, at det kun er motorkøretøjet, der kan tilbageholdes. **ITD** bemærker, at tilbageholdelse af køretøjet for afgivelser i lønnen synes vanskelig ved en vejsidekontrol.

Danske Speditører ønsker en klarere formulering bl.a. på side 55 om, at der i tilfælde af store ubetalte bøder kun – og kun i særligt grelle situationer – skal kunne ske tilbageholdelse af den kørende enhed. Altså trækkeren og ikke traileren, i henhold til grundlovens bestemmelser om privat ejendomsret er det vigtigt ikke at fravige princippet om ikke at beslaglægge tredje mands ejendom (godset på traileren).

Dansk PersonTransport foreslår, at håndhævelsen bør ske digitalt ved hjælp af nummerpladescannere som supplement til den almindelige stikprøvekontrol, der udføres af politiets tungvognscentre.

Dansk Erhverv og SLD anfører, at den i forslaget angivne bemyndigelsesbestemmelse vedr. nummerpladescannere skal udnyttes og indgå i den løbende og effektive kontrol af at virksomheder, der udfører cabotage- eller kombineret transport i Danmark, overholder de danske regler.

Dansk Erhverv og SLD foreslår, at nummerpladescannere ved grænserne systematisk bruges til at kontrollere lastbiler, der har opholdt sig i Danmark i en længere periode end en cabotage- eller kombineret transport normalt varer, fx ophold i Danmark længere end 3 dage. Derved kan politiet systematisk kontrollere de lastbiler,

der har opholdt sig i Danmark længere end 3 dage, næste gang de krydser grænsen til Danmark.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Det er i forbindelse med den politiske aftale aftalt, at der skal etableres en effektiv kontrol, således at overtrædelse af reglerne følges af en mærkbar sanktion, som også kan have en præventiv effekt.

Kontrollen varetages af Færdselsstyrelsen og understøttes af politiets almindelige vejsidekontrol med tunge køretøjer. Politiet vil i forbindelse med vejsidekontrollen føre kontrol med, at der er foretaget korrekt anmeldelse af den pågældende kørsel, og at der i køretøjet forefindes den dokumentation, som skal medbringes under kørslen. Færdselsstyrelsen vil kunne deltage i politiets vejsidekontrol for på stedet eller i situationen at kunne gennemføre kontrol med overholdelsen af aflønningskravet.

Hvis politiet i forbindelse med vejsidekontrollen konstaterer, at anmeldelsespligten eller dokumentationskravet ikke er overholdt, vil politiet underrette Færdselsstyrelsen herom. Hvis der i forbindelse med en kontrol af et køretøj opstår en konkret mistanke om, at aflønningskravet ikke er overholdt, vil der kunne indledes en strafretlig efterforskning. Politiet kan inddrage Færdselsstyrelsen med henblik på en faglig vurdering.

Politiet vil endvidere under visse betingelser kunne tilbageholde et køretøj, med hvilket der er foretaget kørsel i forbindelse med en overtrædelse af aflønningskravet, anmeldelsespligten eller dokumentationskravet. Tilbageholdelse kan ske med henblik på at sikre betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation. Adgangen til at tilbageholde køretøjer omfatter som færdselslovens og godskørselslovens regler om tilbageholdelse alene det trækkende køretøj i et vogntog.

Færdselsstyrelsens kontrol af aflønningskravet foretages som stikprøvekontrol og som risikobaseret kontrol.

Kontrollen af danske transportvirksomheder vil blive en del af Færdselsstyrelsens eksisterende administrative kontrol med danske vognmandsvirksomheder. Regeringen og aftalepartierne er enige om, at alle tilladelsesindehavere underlægges ensartet kontrol uanset deres overenskomstmæssige forhold.

Transport- og Boligministeriet kan for så vidt angår kontroltrykket oplyse, at den administrative prøvelse af en given overenskomst vil blive foretaget af Færdselsstyrelsen løbende i forbindelse med styrelsens behandling af ansøgninger.

Transport- og Boligministeriet kan desuden oplyse, at hjemmel til indsamling af oplysninger i E-indkomst har til formål at give Færdselsstyrelsen forbedrede muligheder for at målrette tilsynsindsatsen. Som det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, vil hjemlen ikke ændre på det grundlæggende kriterium, at anvendelsen af oplysninger, herunder personoplysninger, kræver et sagligt formål, og behandlingen må ikke være mere omfattende, end hvad forholdet tilsiger.

I forhold til dokumentationskravet lægges der op til, at reglerne herom vil blive fastsat i overensstemmelse med gældende praksis ved kontrol af cabotagekørsel. Det vil betyde, at dokumentationen skal kunne forevises inden for rimelig tid efter standsningen af køretøjet og senest ved afslutningen af kontrollen. Både dokumentation på papir og elektronisk fremsendelse af dokumentation til køretøjet inden for ganske kort tid accepteres. Fremskaffelse af dokumentationen må dog ikke medføre en væsentlig forsinkelse af politiets kontrol. Det må i øvrigt bero på en konkret vurdering, hvor lang tid der kan indrømmes til fremskaffelse af den fornødne dokumentation. Det bemærkes desuden, at der lægges op til, at dokumenterne skal være på enten dansk eller engelsk.

Det bemærkes, at der i de afudvalget adspurgte lande gælder forskellige krav til, hvilken dokumentation der skal medbringes i køretøjet, herunder kopi af forhåndsregistrering, ansættelseskontrakt, lønsedler (hvor metoden for udregning af løn for den kombinerede transport eller cabotagekørsel fremgår) og opgørelse over arbejdstidspunkter. Det vurderes på den baggrund, at forslaget til, hvilken dokumentation der skal medbringes under kørslen i Danmark, ikke er strengere end de krav, der stilles i de lande, som udvalget har modtaget oplysninger fra.

Politiet kan ved kontrollen inddrage oplysninger om køretøjets kørselsmønster, der er registreret via politiets system for automatisk nummerpladenkendelse (ANPG).

Det bemærkes endelig, at kontrolmyndighedernes behandling af personoplysninger i kontroløjemed skal ske i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelseslovgivningen, herunder kravet om saglighed og proportionalitet. Således skal myndighedernes behandling af personoplysninger være nødvendig for, at der kan føres en effektiv myndighedskontrol.

Der henvises i øvrigt til betænkningens kapitel 6 om kontrolforanstaltninger, herunder i forhold til de EU-retlige rammer herfor.

Sanktioner

DI Transport anser det som væsentligt, at der i sanktionspraksis skelnes mellem bevidst snyd og mindre formalistiske fejl, når der udøves kontrol.

Dansk Erhverv og **SLD** anfører, at der bør være tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af reglerne, så det har alvorlige konsekvenser for transportvirksomhederne at bryde reglerne. **Dansk Erhverv** og **SLD** bemærker, at det er helt afgørende, at der føres effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske biler på transportområdet, så konkurrencen ikke skævvrides på markedet ved at alle aktører ikke følger reglerne. Der bør slås hårdt ned på alvorlige forseelser.

Danske Speditører mener, at der er grund til at overveje, om det foreslåede bødeniveau er proportionalt og rimeligt. Danske Speditører foreslår, at der tages initiativ til domstolsprøvelse af bøderne, sådan at en samlet vurdering af sagens omstændigheder vil kunne føre til en justering i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

ITD er enig i, at bødestørrelsen bør afspejle forseelsens grovhed og myndighederne bør kunne foretage en vurdering i forhold til bødens størrelse ud fra eventuelle formildende eller skærpende omstændigheder.

Danske Speditører anbefaler, at der på et så tidligt tidspunkt som muligt foretages en prioritering hos myndighederne, der skal sikre, at der ikke pr. automatik gives 10.000 kroner i bøde for banale fejl i anmeldelserne. Der vil være behov for en eller flere bagatelgrænser.

SLD anfører, at det bør afklares, hvem der udstedes bøder til, og hvordan det i så høj grad som muligt kan sikres, at den kan inddrives hos udenlandske virksomheder. Særligt nu hvor lovgivningen gennemføres før EU-vejpakken implementeres.

SLD vurderer, at bødestørrelserne (min. kr. 35.000) og tillæg (100%) ved gentagelser ikke afspejler den opnåede gevinst ved at køre en cabotage tur i Danmark. Derudover er det vurderingen, at en 10 års periode efter en overtrædelse er en meget lang referenceperiode ved efterfølgende overtrædelser, da overtrædelser kan skyldes en manuel fejl og ikke en overtrædelse begået med forsæt.

ITD støtter ikke op om en mindstesats på 35.000 kr.

DTL henviser til lovforslagets § 8 f, hvor der er mulighed for at pålægge daglige tvangsbøder, såfremt en virksomhed ikke indsender den af Færdselsstyrelsen krævede dokumentation. DTL foreslår, også at udstede et kørselsforbud i Danmark, indtil den krævede dokumentation er indsendt til Færdselsstyrelsen.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Det bemærkes til det anførte om bødemernes størrelse, at straffastsættelsen vil følge de almindelige strafferetlige principper. Bøden kan således fastsættes til et større eller mindre beløb end bødeniveauet i normaltilfælde afhængig af sagens konkrete omstændigheder.

Bøder på mindst 35.000 kr. i normaltilfælde, skal ses i lyset af overtrædelsens meget alvorlige karakter, idet manglende overholdelse af det lovfastsatte krav til aflønning vil virke konkurrenceforvridende sammenholdt med, at bøden for at have en præventiv effekt skal tage højde for det beløb, som virksomheden vil have »sparet« ved ikke at udbetale løn i henhold til den foreslåede § 8 c, stk. 1.

I forhold til processen for opkrævning af bøder til udenlandske virksomheder, henvises til betænkningens afsnit 6.4.2.4.

Referenceperioden på 10 år med hensyn til gentagelsesvirkning følger af straffelovens bestemmelser. Det bemærkes, at det tilkommer domstolene ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder at fastsætte bøden i den enkelte sag, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Varebiler

Krifa og **ITD** finder det uhensigtsmæssigt, at varebiler (køretøjer under 3.500 kg) ikke er omfattet af forslaget til § 6, stk. 3. **Krifa** og **ITD** henviser til, at dette vil betyde, at mere transport flyttes over i varebiler, der i forvejen ikke er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

ITD anfører, at det forhold, at varebiler ikke er omfattet af lovforslaget, vil åbne for ulig konkurrence på området, da udenlandske virksomheder, der benytter sig af varebiler, hverken skal forholde sig til administrative krav eller mindsteløn. **ITD** bemærker, at varebilsreglerne netop blev indført for at sikre ordnede forhold i branchen, herunder krav om at følge en kollektiv overenskomst. **ITD** foreslår, at vægtgrænsen på 3500 kg fjernes.

ITD anfører, at såfremt vægtgrænsen fastholdes, bør bestemmelsen omformuleres så der henvises til følgende: "*Såfremt køretøjets tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøj overstiger 3500 kg*".

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Transport- og Boligministeriet skal hertil anføre, at den politiske aftale er baseret på betænkning af 3. december 2019 fra det lovforberedende udvalg. Af anbefalingerne følger det, at parterne ikke fandt anledning til at foreslå ændringer af gods-kørselsloven for så vidt angår varebiler.

Det bemærkes, at kravet om tilladelse til varebiler er nyt, og trådte således først i kraft d. 1. juli 2019. Før den dato var disse ikke omfattet af lovens tilladelseskraav. Når historikken sammenholdes med, at varebiler ikke var omfattet af parternes fællesforslag fra april 2019 er det baggrunden for, at man har valgt ikke at inkludere varebiler i ændringen ved dette lovforslag.

*Beskæftigelsesministeriet bemærker, at som nævnt af **ITD** og **Krifa** omfattes varebiler ikke af køre- og hviletidsreglerne. De omfattes således heller ikke af den eksisterende vejsidekontrol med overholdelsen af disse regler, ligesom lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren ikke finder anvendelse i forhold til transporter med varebiler. De krav til registrering af arbejdstid og køretid mv., der er indbygget i nævnte regelsæt, er ikke i dag gældende i relation til varebiler, som således med hensyn til håndhævelse og kontrol er underlagt andre og mindre stramme regler. Dette indgår også i begrundelsen for, at varebiler ikke omfattes af lovforslaget.*

Forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt miljømæssige konsekvenser

DI Transport vurderer, at de økonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenserne af lovforslaget ikke er beskrevet fyldestgørende.

DI Transport vurderer, at der vil være øgede administrative konsekvenser for erhvervslivet i form af registrering og dokumentationskrav for aflønning af cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport. **DI Transport** forventer, at lovforslaget vil øge transportomkostningerne for det danske erhvervsliv, herunder til import og eksport samt have negative miljømæssige konsekvenser, hvis lastbilerne ikke benyttes optimalt.

Dansk Erhverv og SLD er uenige i ministeriernes vurdering af, at lovforslaget ikke vil have administrative eller økonomiske konsekvenser for tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster. Dansk Erhverv og SLD opfordrer dermed til, at der arbejdes for at minimere disse omkostninger, når tiltagene træder i kraft.

Danske Speditører anfører, at lovforslaget formentlig har miljømæssige konsekvenser. Den begrænsning af cabotagekørslen, der er en konsekvens af loven, vil i et vist omfang føre til tomkørsel med udenlandske lastbiler på vej ud af Danmark.

Dansk PersonTransport anbefaler, at registreringen til miljøzonerne tænkes ind i meldeplatformen for de udenlandske operatører, således at håndhævelsen også på dette område kan ske digitalt.

SLD anfører, at såfremt der ikke indføres ens regler på tværs af EU vil indførelsen af danske særregler alt andet lige også gøre det dyrere for danskere at handle både nationale og internationale varer, da øgede lønomkostninger og administration i virksomheden vil afspejle sig i priser på varer købt i Danmark, uagtet hvor de produceres. Det vil dermed ikke alene være virksomheder, der mister konkurrencekraft som følge af de allerede påpegede omkostningsstigninger.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Erhvervsministeriet bemærker, at Erhvervsstyrelsen i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse har foretaget en vurdering af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet. Erhvervsstyrelsen har i den forbindelse vurderet, at disse konsekvenser vil være mindre end 4 mio. kr., hvorfor konsekvenserne efter styrelsens almindelige praksis ikke kvantificeres nærmere.

Transport- og Boligministeriet skal dog for en god ordens skyld bemærke, at en del virksomheder i praksis vil opleve, at lovforslaget medfører nye administrative byrder. Dette følger af Færdselsstyrelsens løbende kontrol og tilsyn med virksomhederne, hvor virksomheder, der ikke er omfattet af en overenskomst som omtalt i den foreslåede § 6, stk. 3, nr. 2 eller 3, men alene har angivet, at de følger et specifikt omkostningsniveau, vil skulle dokumentere dette i forbindelse med kontrol og tilsyn. Der vil dog i alle tilfælde påhvile Færdselsstyrelsen at foretage vurderingen af den indsendte dokumentation, hvorfor virksomhedernes administrative byrde i den forbindelse vil være begrænset, jf. også Erhvervsstyrelsens hørings svar.

Lovforslagets forhold til Vejpakken

Dansk Erhverv og **SLD** anfører vigtigheden i, at der etableres fælles EU-regler, som sikrer, at der etableres de samme regler og love i hele EU, så konkurrencen bliver ens for alle. Det er afgørende, at kontroltrykket er afstemt mellem alle EU-landene. Derfor skal det prioriteres at sikre, at EU's Vejpakke vedtages og på sigt erstatter de foreslåede regler, således at kontroltrykket ensrettes i hele EU.

Dansk Erhverv og **DTL** vurderer, at kombinationen af lovforslagene på vejtransportområdet, samt de kommende vejpakker fra EU, tilsammen vil gøre livet vanskeligere for de aktører, der spekulerer i ulovlig logistik og løndumping, og dermed skabe mere ens konkurrencevilkår på transportmarkedet.

3F Transport påpeger, at lovforslaget er et godt første step, der kan suppleres, når EU's vejpakke træder i kraft med præcise regler om betaling af chauffører. EU's vejpakke vil udvide det danske dækningsområde fra cabotage-kørsel og kombinerede transport til også at omfatte den del af tredjelandskørsel til og fra Danmark, der foregår på dansk område.

ITD anfører, at den foreslåede model vil skulle ændres i forbindelse med ikrafttrædelsen af EU's Vejpakke, da den grundlæggende ikke er i overensstemmelse med de forventede regler i Vejpakken,

Dansk Erhverv og **SLD** vurderer, at det bliver særligt vanskeligt for politiet at indhente dokumentation fra et andet EU-land, hvis der ikke er tale om EU-regler, som foreskriver, at alle EU-lande har pligt til at udlevere relevant dokumentation indbyrdes til politiets kontrol. **SLD** tilføjer, at en række andre EU- og EØS-lande har indført forskellige ordninger for at varetage de samme hensyn, der ligger til grund for den kommende danske lovgivning. Ordningerne er forskellige, hvilket har givet anledning til kritik fra den internationale transportbranche, der mødes med forskellige krav fra land til land, hvilket besværliggør og fordyrer international transport.

SLD anfører, at systematisk og effektiv kontrol i praksis bliver meget vanskeligt at gennemføre nationalt, fordi markedet opererer på tværs af grænser og nationale lovgivninger, og derfor er afhængig af, at der gennemføres og håndhæves lovgivning på EU-niveau. **SLD** opfordrer til, at det afklares, hvordan man undgår risikoen for svindel med dokumentation, herunder risikoen for at der udvikles "Danmarks-pakker" med dokumentation til brug over for myndighederne, samtidig med at der i praksis køres videre med lave lønninger.

Det Faglige Hus anfører, at det kan blive et EU-retligt problem, at danske virksomheder omfattet af overenskomst har mulighed for at fravige overenskomsten via lokalaftaler. En mulighed som udenlandske virksomheder jo ikke vil have, ligesom udenlandske transportvirksomheder som udgangspunkt ikke vil have mulighed for at få indsigt i hvilke fravigelser, der konkret er lavet i lokalaftalerne for danske virksomheder. Dette vil gøre, at en udenlandsk virksomhed ville blive stillet anderledes (dårligere) ift. konkurrenceevnen.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

Det bemærkes, at ministerierne er opmærksomme på, at implementeringen af Vejpakken kan indebære justeringer i den danske regulering på området, herunder i forbindelse med den her foreslåede lovgivning, fx vedrørende dokumentationskrav og kontrolforanstaltninger. Det vurderes imidlertid, at den her foreslåede lovgivning vil kunne udgøre et hensigtsmæssigt fundament for yderligere tiltag som følge af Vejpakken og således ikke vil skulle ændres gennemgribende eller endda skulle ophæves.

Endelig kan det i forhold til det af Det Faglige Hus anførte om lokalaftaler nævnes, at det ifølge lovforslaget er de landsdækkende overenskomster, der skal lægges til grund for fastlæggelsen af det omkostningsniveau, der som minimum skal iagttages. Lovforslaget er således ikke til hinder for, at der lokalt aftales løntillæg eller andre vilkår, som bygger oven på det omkostningsniveau, som er fastlagt via den landsdækkende overenskomst, og der ses ikke at være risiko for, at udenlandske virksomheder konkurrencemæssigt stilles ringere herved.

Forholdet til EU-retten

Krifa mener, at der bør tildeles mindsterettigheder til chauffører og ikke blot pligter til vognmænd. Så man også undgår at anvende udstationeringsdirektivets ordre public bestemmelse og i stedet gøre som i Danmarks nabolande. Krifa mener, at det er uklogt at regulere udstationeringsloven på den foreslåede måde med hjemmel i direktivets artikel 3, stk. 10. Krifa opfordrer til, at man i stedet fastsætter et mindstelønsniveau, som var ens for både udenlandske og danske vognmænd med hjemmel i direktivets artikel 3, stk. 1. Danmark risikerer efter Krifas opfattelse, at den foreslåede ordning underkendes af EU, og at man dermed igen står uden en holdbar regulering på godstransportområdet.

ITD vurderer, at de ikke finder det muligt at anvende ordre public bestemmelsen, som lovforslaget gør og stiller sig uforstående over for, hvorfor der ikke er taget kontakt til EU-Kommissionen.

Det Faglige Hus bemærker, at det ikke kan udelukkes, at Danmark bliver mødt af modstand fra EU-Kommissionen, da det danske lovforslag kan opfattes som værende i strid med udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10 (ordre public).

Det Faglige Hus anfører, at EU og EU-lande med lovbestemt mindsteløn formentlig ikke anser social dumping som et så stort problem, som i Danmark og slet ikke i en størrelsesorden, at der med henvisning til ordre public kan lægge hindringer i vejen for udenlandske transportvirksomheders muligheder for at operere i Danmark og for arbejdskraftens fri bevægelighed.

Danske Speditører er af den grundlæggende opfattelse, at nærværende lov muligvis ikke kan gennemføres ud fra et ordre public-hensyn. Der er en vis procesrisiko forbundet med loven. Danske Speditører tager dermed afstand fra, at man på nuværende tidspunkt fremsætter lovforslaget, indtil en afklaring af forholdet til EU-retten er blevet afklaret. Som en følge heraf mener Danske Speditører, at loven ikke

bør vedtages af Folketinget, medmindre procesrisikoen er forsvundet eller reduceret.

KA er bekymrede for, om reglerne er et brud på udstationeringsdirektivet, som gør at lovforslaget ikke kan få juridisk virkning for udenlandske virksomheder, der køber cabotagekørsel eller kombineret transport i Danmark. KA finder det yderst problematisk, hvis konsekvensen af dette lovforslag bliver, at danske virksomheder underkendes regler, som ikke får gyldighed for udenlandske virksomheder fordi dette element underkastes af EU. KA anbefaler, at den juridiske gyldighed i forhold til EU's udstationeringsdirektiv afklares, inden loven vedtages i folkettinget.

Bemærkninger fra relevante ministerier

Det bemærkes, at i forhold til brugen af udstationeringsdirektivets ordre public-bestemmelse, artikel 3, stk. 10, er det af afgørende betydning, at den foreslåede lovgivning vil udgøre en offentligretlig forskrift såvel i forhold til danske virksomheder som relevante udenlandske virksomheder, hvori der fastlægges et omkostningsniveau, som skal iagttages. Der er ikke tale om regulering af mindsteløn eller andre vilkår, som er nævnt i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 1.

Det fremgår af artikel 3, stk. 10, at der kan pålægges vilkår ud over de i artikel 3, stk. 1, nævnte, når dette i overensstemmelse med traktaten gøres uden forskel mellem nationale virksomheder og andre staters virksomheder, og når der er tale om grundlæggende retsprincipper. Da der som nævnt er tale om en offentligretlig forskrift, som udgør en udbygning af regulering, der har været gældende i Danmark siden 1973, og da denne offentligretlige forskrift angår både danske og udenlandske virksomheder uden at stille sidstnævnte ringere, vurderes betingelserne for at anvende artikel 3, stk. 10, at være opfyldt. Det bemærkes i den forbindelse, at fastlæggelse af et omkostningsniveau med henblik på at sikre fair konkurrence og lige arbejdsvilkår for chauffører er i overensstemmelse med traktaten, jf. herved også udstationeringsdirektivets præambelbetragtning (5).

At der foreligger en procesrisiko er først og fremmest begrundet i, at praksis fra EU-Domstolen i relation til anvendelsen af artikel 3, stk. 10, er særdeles begrænset, og det er således ikke muligt på baggrund af hidtidig praksis med sikkerhed at angive, hvornår national regulering omfattes af ordre public-bestemmelsen. Fraværet af præcis angivelse af, hvornår artikel 3, stk. 10, er anvendelig, kan imidlertid ikke i sig selv udgøre et argument for, at bestemmelsen ikke kan bruges i en dansk kontekst, hvor formålet er at sikre ensartede ordnede forhold på vejtransportområdet, hvor iagttagelse af et omkostningsniveau for danske arbejdsgivere har været en betingelse for at opnå og bevare tilladelse til at drive virksomhed i næsten 50 år.

Taxiloven

Trafikselskaberne foreslår, at de nye regler inden for gods og bus også kommer til at gælde for taxiområdet i form af en ændring af taxiloven, da det vil være nemmere for transportvirksomhederne at arbejde inden for ét sæt regler.

Bemærkninger fra de relevante ministerier

For så vidt angår taxiloven skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at forslag til en ny taxilov blev fremsat og vedtaget i 2017 på baggrund af en politisk aftale om modernisering af taxiloven, og at taxilovens § 10 om løn- og arbejdsvilkår er udarbejdet på baggrund af taxiområdet særlige karakter, der ikke nødvendigvis kan sammenlignes med gods- og buskørselsområdet.