

Fra: Poul Tvede <tvede@europcar.dk>
Sendt: 31. oktober 2011 16:27
Til: ts Info
Cc: danske-biludlejere@mail.tele.dk
Emne: Sagsnr. TS2010000-00007 Høring om forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet m.v.)

Danske Biludlejere har haft lejlighed til at gennemgå den fremsendte høring og har ikke umiddelbart kommentarer. Det er vores opfattelse, at forslaget på en række punkter vil indebære administrative lettelser for vores medlemmer.

Med venlig hilsen/Kind Regards
Poul H. Tvede
Formand, Danske Biludlejere



Gl. Kongevej 13 - DK1610 København V
Tlf. +45 33 55 99 55
Fax +45 33 55 99 66
E-mail: <mailto:tvede@europcar.dk> tvede@europcar.dk

🌱 Please consider the environment before printing this email!

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>
Sendt: 17. oktober 2011 15:17
Til: Lis Caspersen
Emne: SV: HØRING over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet m.v.)

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 17. oktober 2011 vedrørende høring over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet m.v.) skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Elise S. Hansen
 Chefsekretær

Fra: Lis Caspersen [mailto:lc@trafikstyrelsen.dk]
Sendt: 17. oktober 2011 14:44
Til: Dansk Arbejdsgiverforening
Emne: VS: HØRING over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet m.v.)

Fra: Lis Caspersen
Sendt: 17. oktober 2011 11:29
Til: Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) (info@akt.dk); Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) (atl@di.dk); Brancheforeningen for Limousine Vognmænd (niels@limousinen.dk); Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk); da@da.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dtl@dtl.eu; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; dh@handicap.dk; regioner@regioner.dk; mail@dta-taxi.dk; dch@dch.dk; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; transport@di.dk; 3f@3f.dk; FDL (fdl@fdl-vm.dk); Foreningen EP-Danmark (ebbeke@webspeed.dk); International Transport Danmark (itd@itd.dk); kl@kl.dk; lo@lo.dk; noahtrafik@noah.dk; info@sikkertrafik.dk; Trafikselskaberne i Danmark (mail@trafikselskaberneidanmark.dk); 'stm@stm.dk'; 'fm@fm.dk'; jm@jm.dk; 'oem@oem.dk'; 'bm@bm.dk'; 'im@im.dk'; 'lige@lige.dk'; 'politi@politi.dk'; 'etbyrder@eogs.dk'; 'rigsadvokaten@ankl.dk'; 'skm@skm.dk'; Centralforeninger af Taxiforeninger i Danmark (CAT) (post@cat-taxi.dk)
Emne: HØRING over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet m.v.)

Høring over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet, kontrol med overenskomster, ændring af Vejtransportrådet, arbejdstid for selvstændige vognmænd, bødeforhøjelser m.v.)

Høringsbrev, høringsliste samt udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskravet, kontrol med overenskomster, ændring af Vejtransportrådet, arbejdstid for selvstændige vognmænd, bødeforhøjelser m.v.) er vedhæftet.

Bemærk høringsfristen den 1. november 2011.

Med venlig hilsen
 Lis Caspersen, Chefkonsulent
Trafikstyrelsen, Erhvervstransport
Danish Transport Authority
 Gammel Mønt 4
 DK-1117 København K
 Tlf.: +45 41741215
 Fax: +45 33381427
 e-mail: lc@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

31. oktober 2011

Deres sagsnr.: TS2010000-00007

Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel m.v. - kontrol med overenskomster

DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport har følgende bemærkninger til det af Trafikstyrelsen udarbejdede udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel for så vidt angår afsnittet om kontrol af overenskomster.

Vi hilser det velkomment, at en række af vores krav om opstramning og en effektivisering af kontrollen med overholdelsen af godskørselslovens § 6 stk. 4 hhv. buskørselslovens § 18, stk. 2 ved lovforslaget bliver imødekommet. Dels ved at indehaveren af en tilladelse kan få pålæg om indsendelse af dokumentation for overholdelse af de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende overenskomster, dels ved at det bliver muligt for transportministeren at pålægge daglige eller ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende den påbudte dokumentation og dels ved bødestørrelsernes beløb, som forhøjes i en grad, så det får en øget præventiv effekt.

Det er imidlertid med nogen forundring, at vi må konstatere, at lovforslaget ikke indeholder en beskrivelse af det nævn, som de underskrevne parter sammen med Trafikstyrelsen har brugt et år på at drøfte omfang, opgaver og sammensætning af.

Der blev i foråret 2010 efter indgåelse af nye overenskomster på transportområdet mellem henholdsvis DI og 3F Transport og DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport, som begge indeholder et protokollat om en fælles opfordring til skærpet kontrol med godskørselstilladelser og forslag til etablering af et nævn mod løndumping inden for transportområdet, nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af arbejdsmarkedets parter, Justitsministeriet og Transportministeriet. Arbejdsgruppen blev nedsat efter møde mellem DI, 3F Transport, justitsministeren og transportministeren. I arbejdsgruppen aftaltes det at nedsætte en mindre arbejdsgruppe, som kunne se nærmere på nævnets sammensætning og opgaver samt dokumentationsgrundlaget for overholdelse af overenskomstkrevet. Arbejdsgruppen bestod af

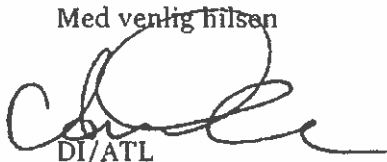
repræsentanter fra DI/ATL, Dansk Erhverv/DTL's Arbejdsgiverforening, 3F Transport og Trafikstyrelsen.

Arbejdet mundede efter en længere møderække ud i en fælles konklusion om nævnets sammensætning, nævnets opgaver samt et overslag over det forventede antal sager, som nævnet skulle behandle. Eneste udestående var spørgsmålet om finansiering. Det er arbejdsmarkedsparternes klare opfattelse, at finansiering af et nævn, der er nedsat med henblik på at effektivisere og skærpe myndighedskontrollen må påhvile myndighederne. Oplægget var og er fortsat, at nævnet skal være en integreret del af myndighedsopgaven med at påse overholdelsen af godskørselslovens § 6, stk. 4 hhv. lov om buskørsel § 18, stk. 2, og dermed en hjælp for myndighederne, der må antages ikke at have samme ekspertise udi overenskomsterne som overenskomstparterne. Arbejdsmarkedsparterne er dog indstillet på, i forbindelse med en nævnsbehandling, at tilbyde vores bistand til at gennemgå og sammenligne løn- og arbejdsvilkår uden beregning.

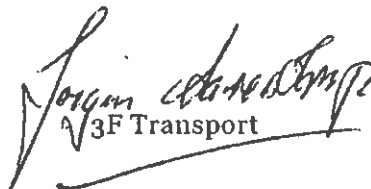
Vi finder det på den baggrund højst besynderligt, at det nævn, der dannede grundlag for vores langvarige drøftelser, og som mundede ud i notat af 2. februar 2011, alene er nævnt i kommentarerne som noget, arbejdsmarkedets parter kan oprette, hvis de "måtte finde anledning hertil". Vi skal opfordre til, at nævnets etablering genovervejes, således at der finder en egentlig lovfæstning sted eller, som Trafikstyrelsen selv tidligere har foreslået, at nævnet og dets virke i det mindste beskrives i lovbemærkningerne.

Afslutningsvist skal opmærksomheden henledes på, at det flere gange i bemærkningerne anføres, jf. hhv. under pkt. 4.2.1 og 4.2.2, at formålet med bestemmelserne om påbud og tvangsbøder er at sikre bedre kontrol med overholdelsen af de kollektive overenskomster. Det er forkert. Formålet med bestemmelserne må alene være at sikre overholdelsen af godskørselslovens § 6 stk. 4, der påbyder indehaveren af en godskørselstilladelse at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det er ikke myndighederne men arbejdsmarkedets parter alene, der påser overholdelsen af de kollektive overenskomster. Det foreslås, at bemærkningerne laves om i overensstemmelse hermed, da de nuværende formuleringer er misvisende og egnede til at skabe misforståelser.

Med venlig hilsen



DI/ATL



3F Transport



Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening

Trafikstyrelsen

Danish Transport Federation

Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har følgende bemærkninger til det fremsendte lovforslag:

For så vidt angår sanktioner og kontrol af godskørselslovens § 6, stk. 4, henvises til fælles brev af 31. oktober 2011 fra DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport.

Effektiv person- og godstransport er en væsentlig forudsætning for vækst og for dansk erhvervslivs konkurrenceevne. Buskørsel er en væsentlig del af transportnetværket, og det er afgørende, at der er rammer, der muliggør en høj mobilitet for personer. Det er endvidere altafgørende, at Danmark har en international konkurrencedygtig godstransportsektor, der har rammerne for og kan levere logistik og godstransport af høj kvalitet. Da især markedet for godstransport er kendetegnet ved en høj international konkurrence, er det tilsvarende vigtigt, at danske transportvirksomheder ikke stilles ringere end i de andre EU-lande.

Det er derfor væsentligt, at de danske regler ikke er diskriminerende over for danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre lande. Danske særregler i lovgivningen, der afviger fra EU-reglerne, er derfor uhensigtsmæssige.

Forud for lovforslaget har der været en række forberedende møder mellem Trafikstyrelsen og branchen, ligesom der har været drøftelser i forbindelse med ministeriets regelforenklingsarbejde. DI Transport og ATL er glade for at se, at dette arbejde er indarbejdet i lovforslaget, og kan derfor støtte indførelsen af en universaltilladelse og længere gyldighed for tilladelserne.

Forslaget til ændring af lov om buskørsel har derudover ikke givet anledning til bemærkninger udover de dele, der er fælles for gods- og buskørsel.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 transport@di.dk
Danmark transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogskaj 20
København S København Ø

CVR: 16 07 75 93

Under drøftelserne forud for lovforslaget var der også diskussion om at ændre vægtgrænsen i godskørselsloven, så varebiler også blev omfattet. DI Transport og ATL har noteret sig, at der i forslaget ikke er lagt op til en ændring af vægtgrænserne i godskørselsloven. Dette vil også være noget nær umuligt at kontrollere, og desuden har en analyserapport udarbejdet for EU-Kommissionen fra juli 2010 dokumenteret, at der ikke er væsentlig unfair konkurrence mellem lastbiler og varebiler.

DI Transport og ATL kan dog ikke støtte, at vægtgrænsen helt skrives ud af godskørselsloven og alene fastlægges i en bekendtgørelse. Dette er så væsentlig en del af rammebetingelserne for godstransport, at det bør fremgå eksplicit af loven.

Såfremt vægtgrænsen på et senere tidspunkt foreslås ændret, bør dette fastlægges på EU-niveau, så man ikke stiller danske transportvirksomheder ringere end deres udenlandske konkurrenter. Endvidere bør det underlægges en grundig analyse, der omfatter de andre dele af såvel national som EU-lovgivning, som regulerer godstransporten, herunder køre- og hviletid, hastighedsbegrænsere, uddannelse, kørekort, skatter og afgifter.

DI Transport og ATL har noteret sig, at der indsættes en bestemmelse med henblik på at gennemføre direktiv 2002/15/EF om arbejdstid for selvstændige, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. I den forbindelse opfordres regeringen til i EU-regi at arbejde for, at disse ikke omfattes af reglerne, der vil øge de administrative omkostninger for selvstændige betragteligt uden at have effekt på f.eks. trafiksikkerheden, da reglerne for køre- og hviletid synes tilstrækkeligt.

I forhold til de øgede sanktioner, så har DI Transport og ATL ligeledes noteret sig, at man ønsker at forhøje bødeniveauet. Som udgangspunkt bør såvel bødeniveauet som bødestrukturen være ensartet i EU af hensyn til konkurrenceevnen. Det er derfor u hensigtsmæssigt, såfremt Danmark får et bødeniveau, der er markant højere end resten af EU. Bødeniveauet bør som udgangspunkt afspejle den præventive effekt og ønsket om mere fair konkurrence, men det vil ikke, som det ellers fremgår af bemærkningerne, have nogen effekt på trafiksikkerheden, da gods- og buskørselsloven vedrører administrative forhold om tilladelser til at deltage på markedet.

Da loven som nævnt vedrører administrative forhold, så virker det derfor også overflødig at indføre absolut kumulation – sammenlægning af bødestraffe – i loven, der er en fravigelse fra de generelle strafferetlige principper, og som derfor kun bør benyttes, når der er veldokumenterede grunde til dette. Dette virker ikke til at være tilfældet i forhold til godskørselsloven, da det som nævnt ikke har betydning for trafiksikkerheden.

I forhold til sanktioner er det helt afgørende, at der skelnes mellem kørsel uden tilladelse, dvs. uden at have søgt en tilladelse, og kørsel uden medbragt tilladelse, hvor denne er udstedt, men ikke medtaget i bilen. Dette fremgår også af lovforslagets bemærkninger. Tilsvarende i forhold til cabotagekørsel, hvor DI Transport er bekendt med, at der gives bøder for ikke at have medbragt dokumentationen i køretøjet, hvilket ellers er på kant med EU-lovgivningen, der ikke stiller krav om, at dokumentationen skal medbringes i køretøjet, men at dokumentationen skal forelæg-

ges af transportvirksomheden, jf. forordning 1072/2009. I sådanne tilfælde vil det være urimeligt at skærpe bødestraffen, da der ikke er tale om ulovlig cabotagekørsel.

Afslutningsvis kan DI Transport og ATL støtte, at Vejtransportrådet skrives ud af godskørselsloven, samt at definitionen af firmakørsel udvides.

Med venlig hilsen

Michael Svane
Branchedirektør DI Transport

Anne Windfeldt Trolle
Branchedirektør i ATL

Trafikstyrelsen
Att. Lis Caspersen
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K



Sendt pr. mail til lc@trafikstyrelsen.dk og
info@trafikstyrelsen.dk

Dato 02.11.2011
Deres ref. K-TS2010000-7
Vores ref. K-64/lr

Høringssvar: Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Trafikstyrelsen har den 17. oktober 2011 udsendt Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i høring.

Danske Busvognmænd vil i den forbindelse fremkomme med følgende bemærkninger til forslaget § 2, der vedrører ændringer af lov om buskørsel. Der refereres til punkterne 1 til 12 i lovforslagets § 2.

1. En fællesskabstilladelser

Danske Busvognmænd kan støtte forslaget om indførelse af én universaltilladelse med en gyldighed på 10 år.

Vi har noteret os, at Trafikstyrelsen som følge af den ændrede lovgivning vil iværksætte et tilpasset tilsyn for at sikre, at vognmandsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for opretholdelsen af tilladelserne. Dette anser Danske Busvognmænd som en forudsætning for foreningens opbakning til det fremlagte forslag og foreningen forventer, at de administrative og økonomiske ressourcer, der spares ved universaltilladelsen tilføres dette tilpassede tilsyn som beskrevet i bemærkningernes punkt 8.

2. Ændret overskrift – Delegationsbemyndigelse

Ingen bemærkninger.

3. Nedlæggelse af Vejtransportrådet samt bemyndigelse af Transportministeren

Danske Busvognmænd er enig i, at Vejtransportrådet med fordel kan nedlægges, idet vi tillægger det afgørende betydning af Rådet i dets nuværende form og erstattes af et politisk forum med fokus på strategi- og politikudvikling.

4. til 6. Konsekvensændringer.

Ingen bemærkninger.

7. Bemyndigelse ift. Direktiv 2002/15/EF (Arbejdstidsregler for selvstændige vognmænd)

Danske Busvognmænd finder det hensigtsmæssigt, at Transportministeriet får de nødvendige bemyndigelser i forhold til den relevante EU-lovgivning. Det skal dog allerede her fremhæves, at eventuelle regler, der fastsættes på dette område udformes, så de giver et minimum af økonomiske og administrative byrder for virksomhederne. Den kategori af virksomheder, der sigtes til her, belastes i forvejen af en relativt stor mængde administrative byrder. Danske Busvognmænd finder det eksempelvis ikke hensigtsmæssigt, hvis fartskriveroplysninger fremadrettet skal benyttes til kontrol af arbejdstidsdirektivet.

8. Konsekvensændring

Ingen bemærkninger

9. Bemyndigelse

Baggrunden for denne bestemmelse er Vejtransportrådets nedlæggelse jf. punkt 3. Danske Busvognmænd skal opfordre til, at der i lovforslagets bemærkninger uddybes, hvorledes denne bestemmelse vil kunne anvendes.

10. Dokumentation af overholdelse af gældende overenskomst

Busloven indeholder allerede i dag bestemmelser om, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Trafikstyrelsen udstyres med forbedret bemyndigelse til at sikre den eksisterende bestemmelse overholdt.

11. Strafbestemmelser

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig de foreslåede bødeskærpelser, herunder forslagets bestemmelser om absolut kumulation.

12. Tvangsbøder i relation til ny § 22, stk. 4 og 5 (Dokumentation af overenskomst)

Danske Busvognmænd kan med forbehold tilslutte sig den foreslåede mulighed for udstedelse af tvangsbøder.

Det fremgår af bemærkningerne af påbudsreglen om indsendelse af dokumentation for overenskomst vil blive benyttet på baggrund af en formodning for manglende overholdelse af gældende overenskomster eller som led i systematisk kontrol.



Det er foreningens opfattelse, at påbud om indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår alene skal kunne udstedes i de tilfælde, hvor der er tale om en formodet manglende overholdelse. Instrumentet bør ikke benyttes som led i en systematisk kontrol.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard
Adm. direktør

Fra: Thomas Suenson <public@suensons.dk>
Sendt: 1. november 2011 08:11
Til: ts Info
Emne: HØRING over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel /
1.11.2011 0805b Trafikstyrelsen

Kategorier: Grøn kategori

Emne: Høringssvar TS2010000-00007

Til
Trafikstyrelsen

Høring over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Danske Speditører har modtaget forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. I det følgende er der fra foreningens side udelukkende taget stilling til ændringer, som vedrører godskørsel.

Foreningen tager til efterretning ændringer, som alene er en følge af forpligtelse til at gennemføre EU-lovgivning.

Foreningen kan tilslutte sig forslaget om en universaltilladelse til national og international godskørsel samt at tilladelser skal gælde i en længere periode.

Foreningen ønsker godskørselslovens bestemmelser om overenskomstmæssig løn som forudsætning for godskørseltilladelse ophævet. Det bør være lovgivningen uvedkommende, hvordan parter på arbejdsmarkedet indretter sig i forhold til hinanden, og det ses ikke, at overenskomstkra­vet har nogen virkning for forsyningssikkerhed, trafiksikkerhed eller andre forhold, som er et samfundsmæssigt anliggende. Foreningen kan ikke støtte de foreslåede ændringer med hensyn til denne regel.

Foreningen kan støtte, at Vejtransportrådet i dets nuværende form ophører og at dets administrative opgaver overføres til administrativ behandling. Det er foreningens ønske at deltage i et råd, der måtte blive nedsat til at styrke strategi- og politikindsatsen på området og fremme koordineringen af regulering på godstransportområdet.

Det er ikke foreningens opfattelse, at bødeniveauet har afgørende betydning for overholdelse af lovens bestemmelser. Der bør i stedet sættes på mere kontrol.

Danske Speditører har henset til den korte høringsfrist ikke mulighed for at komme med yderligere kommentarer til forslaget på dette tidspunkt.

København, den 1. november 2011

Med venlig hilsen



Thomas Suenson

Chefkonsulent, Informationskonsulent

Telefon: +45 51 36 53 33

Mail: public@suensons.dk - Besøg www.dasp.dk - Tilmeld dig [Fragtmail](#)

Danske Speditører - Børsen - 1217 København K

Denne mail kan indeholde fortrolig information. Modtager du ved en fejltagelse mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen samt slette mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den.

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
Postbox 9039
1304 København K

J.nr.: 11-2383 - JAa/RH
Deres ref.: TS2010000-00007

31. oktober 2011

Høringssvar - Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Vejtransportpakken)

Indledningsvis skal vi meddele, at vi finder, at der, i Forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Vejtransportpakken), er en række gode og nye elementer, som vi hilser velkommen.

Vi vil imidlertid nævne nogle få områder, som vi, fra 3F's Transportgruppe, kunne ønske ligeledes indgik i loven:

- Varebiler og registrerede traktorer bliver omfattet af kravet om godskørselstilladelse.
- Vejtransportrådet.
- Ændring af reglerne for domstolsprøvelse efter tilbagekaldelse af tilladelser.
- Ophør af vognmandstilladelse betyder automatisk afregistrering af lastbilen i motorregistret.
- Skærpelse af tilsynet med overholdelse af overenskomster på transportområdet.
- Skærpelse af kontrolindsatsen og sanktionerne for overtrædelse af godskørselsloven.
- Kursus- og kapitalkrav forbliver uændret.

3F har tidligere fremført disse ønsker til ændringer i godskørselsloven.

Varebiler og registrerede traktorer bliver omfattet af kravet om godskørselstilladelse

Efter 3F's opfattelse giver den nuværende vægtgrænse på 3.500 kg anledning til en skævvridning af konkurrenceforholdene mellem lastbiler, der vejer over 3.500 kg og varebiler under 3.500 kg, der kan køre stort set uden nogen form for regulering.

Desuden har SKAT gennemført kontrolaktioner rettet mod varebiler under 3.500 kg, hvor resultatet hver gang er nedslående, idet sort arbejde, socialt bedrageri og beskæftigelse af illegal arbejdskraft er udbredt.

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk



Efter 3F's opfattelse kan et krav om godskørselstilladelse for varebiler under 3.500 kg medvirke til, at der skabes ordnede forhold og lige konkurrencevilkår. Til orientering kan det oplyses, at i Sverige kræver det godskørselstilladelse at køre gods for fremmed regning, også for varebiler under 3.500 kg.

3F er informeret om, at Skatteministeriet af kontrolmæssige hensyn er meget interesseret i en nedsættelse af vægtgrænsen, bl.a. set i lyset af de nedslående resultater, som SKAT's kontrolaktioner viser. I efteråret var der en række politiske tilkendegivelser, som viste bred støtte til, at varebiler blev omfattet af godskørselsloven, når de udfører godskørsel for fremmed regning.

Med hensyn til godskørsel for fremmed regning med registrerede traktorer, så er mange vognmænd i direkte konkurrence med traktorer, der kører godskørsel for fremmed regning. I en del tilfælde er godskørsel ligefrem blevet overtaget af registrerede traktorer i stedet for at blive kørt med lastbil. Det er derfor utilfredsstillende, at rammevilkårene og kravene er så forskellige.

Vejtransportrådet

3F kan ikke tilslutte sig, at Vejtransportrådet ikke længere skal reguleres af loven. Vi finder, at Vejtransportrådet, som det oprindeligt var tænkt, er et særdeles relevant forum for Transportministeren, ministeriet, medlemmer af folketingets trafikudvalg, myndigheder og transportorganisationer, både hvor der kan træffes beslutninger, men også, hvor man kan drøfte relevante problemstillinger i forhold til gods- og busloven og komme med indstillinger til Transportministeriet.

Vejtransportrådet giver både transportorganisationerne mulighed for en direkte dialog og samtidig mulighed for indflydelse på transporterhvervets udfordringer omkring nævnte lovgivning, ligesom vi ser den direkte dialog med professionelle folk fra organisationerne som en fordel for ministeriet, folketingsmedlemmer og myndigheder. Vi ser derfor gerne Vejtransportrådets kommissorie udvidet og justeret, således at det afspejler den udvikling, der er sket inden for landevejstransporten og lovgivningen siden etableringen for snart mange år siden, også gerne med hyppigere møder, fx 3-4 møder årligt.

Det er således helt klart 3F's indstilling, at Vejtransportrådet fortsat bør reguleres af lovgivningen, og at rådet også fremover består af 9 medlemmer, udpeget af Transportministeren og branchen, idet vi dog vil tillade os at foreslå, at udpegede folketingsmedlemmer bør være nuværende medlemmer af Folketingets Trafikudvalg. Endelig ser vi gerne, i lighed med de seneste møder i Vejtransportrådet, at Transportministeren "sidder for bordenden" ved møderne.



Ændring af reglerne for domstolsprøvelse efter tilbagekaldelse af tilladelser

Den gældende godskørseislov indeholder i § 13 en bestemmelse om fremgangsmåden, såfremt en tilladelse bliver tilbagekaldt. Fremgangsmåden har vist sig at være til hinder for, at der kan skrives effektivt ind i de tilfælde, hvor vilkårene for tilladelsen ikke er blevet overholdt.

3F foreslår derfor, at en tilbagekaldelse af en tilladelse kan indbringes for domstolene af tilladelsesindehaveren selv efter de almindelige civile retlige regler.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at de er indstillet på at ændre bestemmelsen, og at en indbringelse for domstolene af Trafikstyrelsens afgørelse vil have opsættende virkning.

Ophør af vognmandstilladelse betyder automatisk afregistrering af lastbilen

3F foreslår, at ophør af vognmandstilladelse automatisk skal betyde afregistrering af lastbilen i lighed med, at man undlader at betale forsikring, vægtafgift eller vejbenyttelsesafgift. Lastbilen er indregistreret til vognmandskørsel, og når der ingen vognmandstilladelse er, er der ikke grundlag for den fortsatte registrering. Forslaget skal ses som et led i bekæmpelsen af konkursrytteri. Det skal modvirke, at virksomheder, der er gået konkurs, bare "kører videre" eller låner tilladelser ud til- eller af andre virksomheder.

Vi er bekendt med, at forslaget muligvis hører under Skatteministeriets ressort.

Skærpelse af tilsynet med overholdelsen af overenskomster på transportområdet

Ved overenskomstforhandlingerne i 2010 aftalte overenskomstparterne (3F, DI/ATL og DE/DTL-A), at man vil søge at få skærpet myndighedernes tilsyn med, at virksomhederne overholdte lovgivningens bestemmelser omkring at følge lønningerne på området med henblik på at imødegå uorganiserede virksomheders mulighed for løndumping. Et initiativ, som umiddelbart efter overenskomstforhandlingerne blev bakket op af såvel transport- som justitsminister.

Det arbejde, der siden er pågået mellem overenskomstparterne på området, sammen med Trafikstyrelsen, og det fælles oplæg, som nu ligger omkring skærpet tilsyn med gods- og busvognmandstilladelser, herunder oprettelse af et sagkyndigt nævn, håber vi således, vil blive en del af den nye lovgivning.



Fælles hørings svar fra DI, DE og 3F omkring dette emne fremsendes separat.

Skærpeelse af kontrolindsatsen og sanktionerne for overtrædelse af godskørselsloven

3F ønsker, at kontrolindsatsen for overtrædelser af godskørselsloven forøges væsentligt. Desuden bør straffen for overtrædelse af godskørselsloven skærpes væsentligt. I dag er bøden for at køre uden vognmandstilladelse 4.000 kr., hvilket har været sanktionen gennem en længere årrække. Bødestørrelsen har ikke nogen præventiv effekt og bør forhøjes til minimum 12.000 kr.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at de er indstillet på en forhøjelse af sanktionerne for overtrædelse af godskørselsloven.

Desuden bør antallet af landevejskontroller forøges væsentligt, og man bør, fra myndighedernes side, anvende ressourcerne på de bevidst grove overtrædelser af køre-/hviletiden, fx svindel med førerkort, brug af magnet osv.

Endvidere bør virksomhedskontrollen og lovgivningen på området flyttes fra politiet og tilbage til Trafikstyrelsen, således at myndighedsudøvelse over for vognmandserhvervet i større omfang samles under ét tag i Trafikstyrelsen, og at der samtidig kan frigives ressourcer i politiet til en forøgelse af landevejskontrollen.

Kursus- og kapitalkrav forbliver uændret

Endelig konstaterer vi, at kursus- og kapitalkravene i forbindelse med erhvervelse af godskørselstilladelse forbliver uændret, hvilket vi kun kan bifalde.

Venlig hilsen

Jørgen Aarestrup



frie danske lastbilvognmænd

DTC Torvet 20 – 7100 Vejle - tlf. 86 88 05 44 - fax 86 88 90 19

DTC Vejle den 21. oktober 2011.

FDL har ikke fundet anledning til rettelser i de stillede forslag til ændring af Bekendtgørelse af lov om godskørsel sagsnr. TS2010000-00007 senest den 1. november 2011.

FDL kan, med ovenstående begrundelse, godkende forslag til ændringer.

FDL finder derimod anledning til at fremføre en tilføjelse til Bekendtgørelse af lov om godskørsel lov nr. 718 af 25/06/2010 § 1. samt ændring lov nr. 471 af 18/05/2011.

FDL er af den opfattelse, at der ved firmakørsel mangler en godkendelse fra Trafikstyrelsen. En godkendelse, som klart dokumenter, at aktiviteten kun er en hjælpe-funktion i virksomhedens samlede drift.

Det nævnte foreslåede dokument skal ligge til grund for registrering af lastbiler til firmakørsel i den pågældende virksomheds navn.

Begrundelse:

Det er for let for useriøse vognmænd, som ingen vognmandstilladelser har, at registrere en lastbil til firmakørsel, fordi det i dag kun kræver et CVR-nr.

Et godt bevis på nødvendigheden af at følge FDL's forslag, er sagen med, og problemerne omkring, Birkelunds Biler V/ Carsten Birkelund CVR nr.: 95780768.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen
Jens Groot
Kontorleder
fdl@fdl-vm.dk

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

info@trafikstyrelsen.dk

Deres ref.:

Vor ref.: BBO/irh

Vort j. nr.:

Dato: 01.11.2011

Sagsnr. TS2010000-00007

ITD har fra Trafikstyrelsen modtaget udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

ITD er blevet bedt om at udtale sig om udkastet, og vi har nedenfor samlet vore bemærkninger.

Overordnet set hilser ITD det velkomment, at gods- og buskørselsloven med det foreliggende udkast forsøges moderniseret. De hidtidige bestemmelser om godskørsel bygger på lovgivning helt tilbage fra 1973, og i forbindelse med den nye EU-vejpakke, der træder i kraft 4. december 2011, er det nødvendigt at få tilpasset de danske regler til den virkelighed, som den danske og internationale vognmandsbranche står over for i det 21. århundrede.

Vi er også tilfredse med formålet om, at der ved ansøgning om tilladelser indføres visse administrative lettelser for gods- og buskørselserhvervet, herunder at der indføres en såkaldt universaltilladelse. Vi kan endvidere støtte, at Vejtransportrådet opfører som lovfæstet råd.

Vi konstaterer dog desværre, at det samlede forslag ikke når i mål med hensyn til den ønskede modernisering af transporterhvervets rammevilkår. ITD finder, at centrale elementer i forslaget ikke fremtidssikrer erhvervet i Danmark, men tværtimod på lang sigt vil være en trussel mod det samlede danske transporterhverv og hindre en sund og vækstorienteret udvikling.

Kommentarer til de enkelte forslag er inddelt i tre afsnit:

- I. Generelle kommentarer**
- II. Kommentarer til forslag om forhøjelse af bøder**
- III. Kommentarer til krav om overholdelse af kollektive overenskomster**

I. GENERELLE KOMMENTARER

Forslag om indførelse af en universaltilladelse

ITD har ingen bemærkninger til, at der indføres en såkaldt universaltilladelse, der gælder til både national og international kørsel i EU. Vi er samtidig tilfredse med, at gyldighedsperioden forlænges fra de hidtidige 5 til 10 år.

Vi anser dette forslag som en markant administrativ lettelse for danske vognmandsvirksomheder. Vi beder om, at Trafikstyrelsen som følge af det mindre administrative besvær anvender de frigivne ressourcer til at udøve et relevant og rimeligt tilsyn med godskørselslovgivningen i forhold til branchens ønsker og forventninger til en effektiv rammelovgivning.

Definition af firmakørsel

Det foreslås, at definitionen af firmakørsel udvides, således at den også omfatter kørsel i et køretøj lejet uden fører.

Vi har ingen bemærkninger til denne del af forslaget.

Firmakørsel og registreringsattest

Det foreslås, at det ikke længere er et krav, at registreringsattesten skal medbringes i køretøjet under udførelse af firmakørsel.

ITD er indforstået med, at den hidtidige bestemmelse om, at man skal medbringe registreringsattest for firmabiler, udgår af godskørselsloven. Dokumentationen for, at køretøjet er anmeldt til firmakørsel, kan som beskrevet i bemærkningerne til forslaget tjekkes elektronisk af politiet.

Dette betyder dog ikke, at man ikke i alle tilfælde skal medbringe registreringsattest for køretøjer i Danmark, således som det ellers fremgår af bemærkningerne til forslaget.

Vi henviser til, at en registreringsattest skal medbringes for så vidt angår køretøjer, der anvendes til synsfri sammenkobling. Det hedder herom i "Bekendtgørelse om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg"

i § 4, stk.2, at

"Lastbilens registreringsattest eller kopi heraf skal medbringes under kørslen og på forlangende vises til politiet".

og § 7, stk.2, at:

"Lastbilens og påhængsvognens/påhængsredskabets registreringsattest eller kopi heraf skal medbringes under kørslen og på forlangende vises til politiet".

Uanset at dansk politi har elektronisk adgang til at kontrollere oplysningerne om, hvorvidt et køretøj er anmeldt til firmakørsel, eksisterer der typisk ikke samme mulighed ved danske lastbilers kørsel i udlandet. ITD henviser til, at der fortsat eksisterer en forpligtelse til at medtage registreringsattest for lastbiler, der udfører kørsel i udlandet.

Vejtransportrådet

Det foreslås, at det hidtidige Vejtransportråd ikke længere reguleres af godskørselsloven.

ITD er enig i dette synspunkt.

I stedet for Vejtransportrådet bør der efter ITD's opfattelse ad-hoc nedsættes relevante udvalg, hvor erhvervets organisationer, herunder ITD, er repræsenteret. I sådanne udvalg, der i givet fald kan opløses, når kommissorierne er opfyldt, er det muligt med en god og aktuel dialog om konkrete sager mellem erhvervsorganisationerne, transportministeren, Transportministeriet og de berørte styrelser.

Tilpasning af vægtbestemmelse vedr. syge- og retshjælpforsikring

ITD støtter forslaget om, at der sker en tilpasning af bestemmelsen om, at man er forpligtet til at tegne syge- og retshjælpforsikring i transportvirksomheder, der udfører godskørsel med køretøjer over 3.500 kg.

Hidtil har bestemmelsen alene gjaldt for køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3.000 kg. Dette er dog også erkendt af Trafikstyrelsen som en fejl tilbage fra dengang, hvor bestemmelsen kom ind i godskørselsloven.

Kommentar vedr. lovens nuværende § 16b

I forhold til gældende bødekraft, når en virksomhed ikke måtte have stillet sikkerhed for chauffører, der kører i udlandet (jfr. § 16 b), ønsker ITD sluttelig at gøre opmærksom på, at næsten alle vognmandsvirksomheder i dag tegner en syge/retshjælpsforsikring. Denne forsikring er tilstrækkelig og bør efter foreningens opfattelse medføre, at der ikke fremover stilles krav om en sikkerhedsstillelse.

Forslag om implementering af Arbejdstidsdirektivet i dansk ret

Det foreslås, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2001 om arbejdstid implementeres i dansk ret for så vidt angår selvstændige vognmænd.

ITD er ikke og har aldrig været tilhænger af, at selvstændige vognmænd skal være underlagt arbejdstidsdirektivets bestemmelser.

Vi kan dog ikke p.t. retligt ændre ved det faktum, at Danmark nu er nødsaget til at implementere bestemmelsen i dansk ret. På den baggrund accepterer vi, at der her og nu indsættes en hjemmel til transportministeren om, at denne kan fastsætte reglerne herfor.

ITD forventer, at foreningen inddrages i et udvalgsarbejde, hvis der på et tidspunkt udarbejdes specifikke danske regler herom. ITD forventer således, at det ikke kun er de organisationer, der er overenskomstbærende, der kommer til at arbejde med en evt. kommende udmøntning af arbejdstidsreglerne for selvstændige vognmænd.

II. KOMMENTARER TIL FORSLAG OM FORHØJELSE AF BØDER

Det foreslås, at gældende bødesatser ved overtrædelse af godskørselslovgivningen forhøjes markant.

Det hedder i begrundelsen for Transportministeriets overvejelser herom, at det nuværende "takstniveau er utidssvarende f.eks. i forhold til omkostningerne i forbindelse med obligatorisk deltagelse i vognmandskursus med efterfølgende prøve, der som oftest beløber sig til omkring 25.000 kr. ekskl. moms afhængigt af kursusudbyderen."

ITD sætter spørgsmålstegn ved sammenhængen mellem forslag om bødestigning og prisen på et vognmandskursus.

Vi savner således en troværdig begrundelse for, at bødeniveauet for overtrædelse af godskørselslovgivningen absolut bør sættes i vejret. Hvis ovennævnte argument skulle forfølges, så ligger markedsprisen for et vognmandskursus i dag ikke på de omtalte kr. 25.000,-, men snarere ca. 5.-7.000 kr. under dette beløb.

På samme måde sætter vi spørgsmålstegn ved relevansen af at henvise til en kontrolafgift i et S-tog.

ITD henstiller til, at de foreslåede bødesatser gennemgås detaljeret endnu engang, og at de nuværende bødesatser generelt kun sættes i vejret, når der er tale om grove og bevidste overtrædelser af lovgivningen.

En forhøjelse af visse bødetakster til op til 25.000 kr. er på ingen måde rimeligt.

Tre eksempler på det urimelige i, at bødesatser sættes bevidstløst i vejret – og uden begrundelse – er:

- at en chauffør måtte glemme at få vognmandens kørselstilladelse med i bilen. Det kan jo nemt af politiet tjekkes, at den pågældende vognmand rent faktisk er i besiddelse af en kørselstilladelse.
- når en udenlandsk chauffør og dennes vognmand ved deres omhyggelige forberedelse af en cabotagekørsel i Danmark kommer til at overse en enkelt detalje, fx at chaufføren glemmer at anføre et givet trailernummer på fragtbrevet.
- når en chauffør har bestået sin kvalifikationsuddannelse, men han er kommet til at glemme sit chaufførefteruddannelsesbevis derhjemme.

Med nævnte eksempler er der tale om overtrædelser, der fremover sanktioneres slavisk ved at slå op i en tabel, uden at der på nogen rimelig måde tages hensyn til forseelsens karakter og grovhed (eller mildhed).

Efter foreningens opfattelse bør der ved førstegangsovertrædelse alene gives en advarsel. Herefter kan der gives en mindre bøde, og kun hvis forholdet gentager sig over længere tid som tegn på, at der bevidst snydes med reglerne, da bør der gives højere bøder.

I det hele taget bør der være større fleksibilitet i bødefastsættelsen end en tabel, som den der foreslås anvendt fremover. Den enkelte kontrolsituation skal ses i et samlet hele. Det må gælde, at når en given landevejskontrol ikke afslører nogen færdselssikkerhedsmæssig eller konkurrence-mæssig skævvridning, da bør der tages hensyn hertil ved bødefastsættelsen.

Der er ingen tvivl om, at bøder skal have en forebyggende og afskrækkende effekt, men **vi beder som sagt Transportministeriet om at gennemgå bødesatserne endnu engang** og dermed sikre en langt større retssikkerhed ved at tage hensyn til simple fejl.

III. KOMMENTARER TIL KRAV OM OVERHOLDELSE AF KOLLEKTIVE OVERENSKOMSTER

Følgende afsnit i vores høringssvar er efter ITD's opfattelse et meget væsentligt område. Vi har derfor valgt at gøre meget ud af emnet.

Vi kommer i afsnittet ind på følgende emner:

- **Bestemmelsen i par. 6. stk. 4. og stk. 5**
- **Løndumping**
- **Den negative foreningsret**
- **Forholdet til EU-retten**
- **Tvangsbøder**
- **Anvendelse af lånte chauffører og chaufførvikarer**

Bestemmelsen i par. 6. stk. 4. og stk. 5

Det foreslås i loven, at der indføres pligt til, at en vognmandsvirksomhed efter påbud fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at den aflønner efter gældende kollektiv overenskomst, jf. lovens par. 6., stk. 4.

Der henvises som kommentar hertil, at bestemmelsen giver transportministeren mulighed for at sikre en bedre kontrol med overholdelse af gældende kollektive overenskomster på gods- og buskørselsområdet.

ITD støtter ikke forslaget om indsættelse af § 6 stk. 5, da ITD er imod § 6 stk. 4.

Det er ITD's opfattelse, at spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår bør fastsættes af arbejdsmarkedets parter og **uden indblanding** fra myndighedernes side.

Begrundelsen for at indsætte § 6 stk. 4 i 1973 var, jfr. bemærkningerne til 1973-loven, at vognmændene ikke skulle konkurrere på løn og dermed sørge for overholdelse af færdselssikkerheden. I nærværende lovforslag henviser man nu også til at skulle imødegå løndumping, fordi det er vedtaget i et protokollat til en overenskomst. Dvs. et forslag, der ikke kommer fra Folketinget, men fra arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne.

Spørgsmålet om færdselssikkerhed er **ikke** relevant i forhold til overenskomsten. Siden 1973 er der fx vedtaget regler om lovpligtige hastighedsbegrænsere i lastbiler. Der er vedtaget nye regler om køre-hvile-tid, herunder også om kontrollen heraf, og der er vedtaget regler om bedre uddannelse for chauffører i EU. Derudover er også færdselsloven siden 1973 blevet moderniseret adskillige gange. Alt med henblik på at højne færdselssikkerheden.

Trafiksikkerheden er markant forbedret siden 1973, og det er heldigvis relativt mere sjældent end tidligere, at lastbiler involveres i store og alvorlige ulykker. Indsatsen for en bedre færdselssikkerhed har således båret frugt, men det har som ovenfor angivet ikke haft sammenhæng med, at vi i Danmark har et krav om overholdelse af kollektive overenskomster.

Hvis der skulle være en realitet i påstanden om en sammenhæng mellem færdselssikkerhed og overholdelse af overenskomster, så måtte vi jo drage den konklusion, at alle chauffører, der ikke får dansk overenskomstmæssig løn alene på den baggrund er til fare for færdselssikkerheden. Alle ikke-dansk indregistrerede lastbiler burde hermed formenes adgang til dansk territorium?

Vedr. begrebet "løndumping"

Løndumping er ikke nærmere defineret i forslaget, men ITD er bekendt med, at arbejdsmarkedets parter definerer løndumping som alt, hvor en overenskomst ikke overholdes 100%.

Hvis det antages, at en dansk chauffør tjener kr. 40.000 om måneden, og en tysk chauffør måske får kr. 30.000, betyder dette ikke løndumping. Den tyske chaufførs skat er væsentlig lavere, det samme er huslejen. Der er lavere moms i Tyskland, og andre afgifter er også lavere. De fleste tyske chauffører har efter ITD's undersøgelser faktisk i dag en købekraft, der væsentligt overstiger danskerens.

Så er der her tale om løndumping? Efter ITD's opfattelse: nej.

Det samme eksempel kan vi give i forhold til mange andre landes chauffører, der får en lavere løn end dansk overenskomst (ansat i fx tyske virksomheder), men som omvendt får en løn, der er væsentlig større end den, de pågældende ville have kunnet få i deres hjemland.

Reelt har forslaget den effekt, at konkurrencen fra udenlandske chauffører begrænses i det danske marked. ITD gør i den forbindelse opmærksom på, at kun ganske få danske chauffører – med eller uden dansk overenskomst – i det hele taget ønsker at udføre international trafik. Det er svært at skaffe disse chauffører, da de ikke finder det attraktivt at være væk fra hjemmet flere uger i træk, som mange af de lange ture indebærer.

Den negative foreningsret respekteres ikke

ITD er ikke bekendt med, at andre EU-lande har ophævet overenskomster på transportområdet til lov. I Danmark er det alene på transportområdet, hvor der sker en sådan sammenblanding af arbejdsmarkedets parter område og lovgivningen. Resultatet heraf er (og bliver) i realiteten, at der fra Trafikstyrelsens side alene vil blive sanktioneret, ud fra udtalelser fra arbejdsmarkedets parter.

ITD finder dette stærkt stridende mod den danske model og stærkt stridende mod den ret, man har som dansker og som dansk virksomhed til at deltage i en forening og den ret, der er til at stå uden for en forening.

ITD mener, at den negative foreningsret ikke respekteres ved dette forslag.

Nærværende lovforslag vurderes til alene at ville medføre en byrde for de virksomheder, der har ansat chauffører og ikke har indgået overenskomst, idet transportministeren systematisk kan pålægge virksomhederne at indsende dokumentation for aflønning af chauffører efter gældende overenskomst.

Med det aktuelle lovforslag tvinges vognmænd i realiteten til at være med i en arbejdsgiveorganisation, da forslaget alene rammer vognmænd, der ikke er organiserede. Organisationerne har uden tvivl interesse i det de facto juridiske krav om pligt til at være arbejdsgiverorganiseret.

Efter ITD's opfattelse er eksistensberettigelsen for såvel arbejdsgiverforeninger som fagforeninger, at de varetager deres respektive medlemmers interesser på frie og åbne vilkår og i henhold til den danske model. Bestemmelsen i § 6 stk. 4 og forslaget til nyt stk. 5 er en uhørt og ubegrundet afvigelse fra den danske arbejdsmarkedsmodel, i og med at danske myndigheder på den foreslåede måde varetager interesser for arbejdsmarkedets parter og deres organisationer.

ITD finder ikke, at der med forslaget lægges op til lighed for loven, da det alene er de virksomheder, der ikke har indgået overenskomst, der kan få indkaldt dokumentation.

Forudsætningen for, at forslaget kan fungere efter hensigten, dvs. at Trafikstyrelsen foretager en kvalificeret vurdering af det indsendte materiale, er, at der tilføres betydelige ressourcer med sådanne kompetencer til Trafikstyrelsen. Sker dette ikke, vil konsekvensen være en de facto delegation af afgørelseskompetencen til organisationerne. Dette mener ITD ikke er holdbart, da der sker en klar sammenblanding mellem statens og organisationernes interesser.

ITD er af den opfattelse, at organisationerne naturligvis er inhabile, når de både skal skrive og indgå overenskomsterne, fortolke, anmelde og dømme i de samme sager. Derudover har de i sagens natur en interesse i både at anmelde og dømme virksomheder, der står udenfor.

Konflikt med gældende EU-regler

Ud over dette retssikkerhedsmæssige problem er det også et vigtigt spørgsmål om, hvorvidt bestemmelsen i par. 6., stk.4 er i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår er i EU delegeret til de enkelte lande, men der er altid krav om proportionalitet og klarhed. ITD ved, at mange juridiske EU-eksperter deler ITD's opfattelse, at bestemmelsen om par. 6., stk.4 (og det kommende stk. 5.) er i strid med den danske model og anses for at være særdeles problematisk i forhold til EU-retten. Med § 6 stk. 4 er alle kommende overenskomster ophøjet til lov. Det er arbejdsmarkedets parter, der har vedtaget protokollatet, der kommer til at have sæde i et evt. nævn, som vil blive en vigtig rådgiver for Trafikstyrelsen. Dette nævn kommer ikke til at indeholde "gule" arbejdsgiverforeninger, ligesom fx ITD ikke vil blive hørt. ITD mener, at der her bliver tale om en domstol med anklagere men uden forsvarere.

Der er derfor ingen til at varetage de interesser, som de virksomheder og ansatte har, der ønsker at stå uden for DA- og LO-familien. De eksisterende overenskomster og fortolkningen heraf indeholder flere elementer, som ITD anser som stridende mod EU-retten. Ved at ophøje disse ikke nærmere angivne overenskomster til lov har Folketinget ingen mulighed for at kontrollere evt. uoverensstemmelse med EU-retten. Samtidig har vognmændene, der ikke ønsker at være organiserede, ingen mulighed for nøjagtigt at vide, hvilke bestemmelser der skal følges.

Også på grund af denne uafklarede EU-vinkel foreslår ITD, at såvel paragraf 6 stk. 4, som den foreslåede paragraf 6., stk. 5 udgår af godskørselsloven.

Det er ITD's vurdering, at såfremt disse bestemmelser ikke fjernes inden for en overskuelig fremtid, er danske vejgodstransportvirksomheder nødsaget til i stigende omfang at flage ud af Danmark. Dette vil betyde et massivt tab af danske arbejdspladser, et tab af skatteindtægter og et stort samfunds- og velfærdsmæssigt tilbageskridt for Danmark.

ITD står uforstående overfor, at det danske vejgodstransporterhverv, der er så internationalt, absolut skal konkurrere på ulige vilkår. Kravet om danske overenskomster hindrer den frie konkurrence, fordyrer godstransport og vil tvinge virksomhederne til at flytte til udlandet.

Det skal bemærkes, at det alene er de danske vognmandsvirksomheder, der ikke må konkurrere på løn. Alle andre EU-vognmænd konkurrerer på lønnen.

ITD kan som ansvarlig forening være nødsaget til at anbefale en udflagning. Men inden et sådan drastisk skridt evt. måtte tages, er vi indstillet på at føre en bred dialog med de danske myndigheder og politikere om emnet, i håbet om at der kan findes en løsning på problemet. Med krav om etablering og drift af en virksomhed i etableringslandet - se forordning 1071/2009 art. 5, der træder i kraft den 4. december i år - vil flere virksomheder, der allerede længe har udflaget bilpark og chauffører, føle et endnu større incitament til at udflage hele virksomheden. Dvs. kontorpersonale og lagerfunktioner.

Tvangsbøder

Det fremgår af forslaget, at tvangsbøder ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed. Dvs. ligegyldigt hvilke krav organisationerne kommer med, kan disse blive imødekommet af Trafikstyrelsen og med den konsekvens, at der straks idømmes tvangsbøder, hvis virksomheden ikke samarbejder.

ITD finder dette stærkt betænkeligt.

Foreningen mener, at en tvangsbøde altid skal kunne påklages.

Vikaranvendelse og udlån af chauffører

ITD står i øvrigt uforstående overfor, at godskørselslovens § 6a ikke er behandlet i forbindelse med dette lovforslag. Det er ITD's opfattelse, at § 6a strider imod EU-retten, da den hindrer arbejdskraftens frie bevægelighed.

Udlån af chauffører må i dag alene ske mellem to virksomheder, der begge har danske vognmandstilladelser. Denne regel er ufleksibel og hindrer fx en dansk vognmand, hvis chaufføren en dag er blevet syg, i at låne en tysk chauffør fra et tysk vognmandsselskab til at køre godset videre. Men hertil skal bemærkes, at både den danske og den tyske vognmand senest fra 4. december 2011 er underlagt nøjagtig de samme betingelser for at udøve vognmandsvirksomhed (den såkaldte EU-forordning, kaldet vejpakken træder i kraft her).

Der er derfor efter vores opfattelse intet, der hindrer en tilpasning af reglerne om udlån af chauffører til også at gælde i forholdet mellem danske og andre EU-landes vognmandsvirksomheder.

Det samme gælder for reglerne om, at en udenlandsk vikar alene må køre på dansk territorium, hvis det udenlandske vikarbureau er godkendt af den danske Trafikstyrelse. Vikaren må, hvis han ikke kommer fra et godkendt bureau, skulle stå af bilen, når denne kommer til den danske grænse. Dette er uanset, hvilken løn han end måtte få, ellers risikerer vognmanden at få en bøde.

Bestemmelsen hindrer klart arbejdskraftens frie bevægelighed, og det er uforståeligt, at den danske godskørselslov skal indeholde særlige regler for vikarer, når vikardirektivet også træder i kraft i december 2011.

Vi stiller os gerne til rådighed for en diskussion og/eller for besvarelse af spørgsmål om indholdet af vores høringssvar.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark (ITD)



Poul Bruun