

5. juli 2024

Anmodning om bidrag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder)

Ad § 6.

Der ønskes defineret, at der er tale om de bekræftede kopier af tilladelsen der skal medbringes i køretøjet. Flere vognmænd har været i tvivl om man skal/kan have originaltilladelsen i køretøjet og anvende den til godskørsel for fremmed regning på lige vilkår som de bekræftede kopier.

Det bør endvidere tilføjes ”Den bekræftede kopi af EU-fællesskabstilladelsen skal medbringes i køretøjet både ved kørsel med læs, ved tomkørsel/kørsel uden gods, både ved kørsel med gods for fremmed regning og firmakørsel udført med køretøj godkendt til godskørsel for fremmed regning. Den bekræftede kopi af EU-Fællesskabstilladelsen skal på forlangende fremvises til politiet/kontrolmyndigheden”.

Der har været flere episoder, hvor chaufføren/vognmanden påberåber sig at køre firmakørsel, og således ikke mener at skal have en bekræftet kopi af EU-Fællesskabstilladelsen med. Der har været tvivl-tilfælde hvor vognmanden kører med gods og efterfølgende lader tilladelser cirkulere med godset, således ved tomkørsel eller uden sættevogn undlader at medbringe tilladelsen.

Det er ikke klart defineret at den bekræftede kopi af EU-Fællesskabstilladelsen skal fremvises på forlangende. Det er en lovtekst-passage der er ”røget” ud i forbindelse med tidligere rettelser til loven.

Det bør tilføjes i lovteksten at tilladelsen og de tilhørende bekræftede kopier ikke være tildækket, forseglet med plastik, lamineret eller anden form for omslag.

Dette henset til at politiet/kontrolpersonalets kontrol vanskeliggøres idet, det papirets beskaffenhed og tykkelse ikke kan kontrolleres ved undersøgelse af en tilladelse der er lamineret. Papirets tykkelse er ofte det første tungvognsbetjenten mærker. Der er flere eksempler på flotte udførte kopier som dog er trykt på en anden type papir. Derudover vil laminering ødelægge nogle af sikkerhedselementerne (hologram og taktile bogstaver).

Ad. § 6a.

Det bør kraftigt overvejes at tilføje dokumentationskrav for at chaufføren kommer fra et godkendt chaufførvikarvirksomhed, evt. i form af blanketten der er påkrævet i bekendtgørelse om godskørsel 1395 af 2024 § 33. Særligt i forhold til at effektivisere kontrollen, specielt efter indførelsen af udstationeringsreglerne, således chaufføren med det samme kan fremlægge dokumentation for at han er ansat og udlejet fra en chaufførvikarvirksomhed.

TCN har i tidligere indsendt forslaget i forbindelse med høring af ændring af bekendtgørelse 1395.

Ad. § 33.

En kopi af blanketten skal chaufføren medbringe og på forlangende fremvise i forbindelse med en kontrol.

Politiet har på den måde mulighed for at se chaufføren kommer fra et chaufførvikarvirksomhed, således der også kan føres kontrol om godkendelsen heraf.

Det bør kraftigt overvejes at tilføje dokumentationskrav for at chaufføren er ansat i virksomheden. Teksten bør anføres i sin egen § i sin fuldstændige tekst fra bekendtgørelse nr. 1395 fra 2023 § 24 stk. 3 og stk. 5, idet politiet for nuværende har problemer med at konstatere om en chauffør er ansat, ej ansat eller chaufførvikar.

Problemet er både i forbindelse med firmakørsel og godskørsel for fremmed regning.

Ofte er chauffører lige startet, lånt ud fra et andet firma, hjælper "bare" lige til, har ikke lige fået skrevet kontrakt endnu. Ovenstående betragtes af politiets som "springerchauffører", og medvirkende til social dumping, fremmer sort aflønning og er stærkt konkurrenceforvridende.

2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Bør rettes til virksomhed og ikke tilladelsesindehaver.

Ad. § 6a, stk. 2.

Positivt at det nu er formuleret med ordet "virksomhed", hvorfor det er muligt at sanktionere vikarbureauer, der ikke har en godkendelse.

For nuværende kræver det en tilladelse for at få en godkendelse.

Der er har tidligere været tvivl om overtrædelsen skulle koste 35.000 kr. for manglende tilladelse plus 35.000 kr. for manglende godkendelse eller alene 35.000 kr. for manglende tilladelse eller godkendelse, hvorfor man ville gøre væsentlig forskelsbehandling på den transportvirksomhed der var i besiddelse af en tilladelse men ikke en godkendelse kontra det vikarbureau der udlejede chauffører uden at have tilladelse og godkendelse. Se nedenstående indsat fra tidligere høringsvar:

Vognmand A har ansøgt og opnået EU-Fællesskabstilladelse. A driver selv vognmandsvirksomhed og har derfor tre lastbiler. A har ligeledes ansøgt og har fået godkendelse af Færdselsstyrelsen til udlejning af chauffører.

Vognmand B har ansøgt og opnået EU-Fællesskabstilladelse. B driver selv vognmandsvirksomhed og har derfor tre lastbiler. B har ansøgt Færdselsstyrelsen om godkendelse til udlejnings af chauffører. men har ikke fået godkendelse. Vognmand B udlejer chauffører til andre transportvirksomheder.

Virksomhed C har ingen EU-Fællesskabstilladelse. C har ikke ansøgt Færdselsstyrelsen om hverken EU-Fællesskabstilladelse eller godkendelse som chaufførvikarudlejningsbureau. C driver udlejningsbureau og udlejer tømrer, murer og brolæggere. Virksomhed C ansætter chauffører og udlejer dem til vognmandsvirksomheder.

Transportvirksomhed D har EU-Fællesskabstilladelse. Transportvirksomheden lejer chauffører fra tre forskellige virksomheder bl.a. Vognmand A, Vognmand B og Virksomhed C.

Ved en Politikontrol bringes tre lastbiler til standsning fra Transportvirksomhed D.

Lastbil 1: Chaufføren er ansat ved Vognmand A og har ”Erklæring fra chaufførvikarvirksomheden vedrørende køre- og hviletidsbestemmelserne ved udlejning af chauffør i godstransport og personbefordring.”

Dermed konstateredes ingen overtrædelser.

Lastbil 2: Chaufføren er ansat ved Vognmand B. Vognmand B ikke er godkendt af Færdselsstyrelsen til at udleje chauffører.

Virksomheden kan pålægges en bøde på 35.000 dkr, i de tilfælde hvor virksomheden har udlejet chauffører til andre transportvirksomheder.

Lastbil 3: Chaufføren er ansat ved Virksomhed C. Virksomhed C er har hverken EU-Fællesskabstilladelse og dermed ej mulighed for at ansøge om godkendelse til chaufførvikarudlejningsbureau.

Virksomheden kan pålægges en bøde på 35.000 dkr, i de tilfælde hvor virksomheden har udlejet chauffører til andre transportvirksomheder.

Det er efter Tungvognscenter Nords opfattelse uproportionalt at virksomhed C ”slipper” lige så billigt som vognmand B.

Vognmand B har gjort sig det indledende arbejde ved at ansøge og fået EU-Fællesskabstilladelse. I den forbindelse har vognmanden anskaffet sig tre lastbiler. (estimeret 1.000.000 - 1.500.000 dkr.).

Vognmanden har selv taget uddannelsen (15.000 – 20.000 dkr.). I forbindelse med ansøgningen om EU-Fællesskabstilladelsen har vognmand B stillet garanti på 66.900 dkr. + 2 x 37.150 dkr, i alt 141.200 dkr.

Det er Tungvognscenter Nords opfattelse at vognmand B bør kunne straffes med en bøde på 35.000 dkr. for ikke at være godkendt af Færdselsstyrelsen til at drive chaufførvikarudlejningsbureau.

Det er Tungvognscenter Nords opfattelse at virksomhed C bør kunne straffes med en bøde på 35.000 dkr. for ikke at være godkendt af Færdselsstyrelsen til at drive chaufførvikarudlejningsbureau OG en bøde på 35.000 dkr. for ikke at være i besiddelse af en EU-Fællesskabstilladelse. Samlet en bøde på minimum 70.000 dkr., idet det til dels vil afspejle den fortjeneste som virksomheden har haft. Ydermere er det konkurrenceforvridende og medvirkende til social dumping. Specielt fordi virksomheden til dels undgår kontrol og kan tilskrives minimale sanktioner.

Ad § 6 stk. 9.

Lønkravet forsvinder hvilket bevirker at politiet ikke kan kontrollere og sanktionere. Tidligere anvendt praksis har været at ved mistanke om anvendelse af såkaldt stråmænd har politiet kontrolleret indkomstregisteret for det gældende takster henholdsvis 15.000 kr. eller 50.000 kr.

Ad. § 6a stk. 2 og stk. 3

Ved bortfald af kravet om tilladelse og efterfølgende godkendelse chaufførvikarvirksomhed, er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at foretage opslag i Færdselsstyrelsens database ”Findtilladelser.dk”.

Politiet skal have adgang til og mulighed for at slå op i registeret, for at se om en virksomhed er godkendt som chaufførvikarvirksomhed.

Som det er nu, er muligheden til stede, idet virksomheden har tilladelse.

Ad. § 6a stk. 4-6 med flere.

Ordvalget "dansk område" bør omformuleres til udlejet til kørsel for virksomhed etableret i Danmark.

Umuligt at kontrollere og sanktionere, hvis det kun er krav ved kørsel på dansk område.

Lige arbejde, lige vilkår, lige løn.

Det bør ikke være indskrænket til dansk indregistreret køretøj, idet der opstår væsentlig risiko for snyd ved anvendelse af lejet køretøj.

Det bør indføres "Dansk registreret køretøj eller på anden måde råder over i form af lejekontrakt." Hvis en dansk virksomhed lejer en chauffør fra en udenlandsk virksomhed og anvender denne i et lejet udenlandsk indregistreret køretøj omgås reglerne og dermed incitamentet til løndumping.

Ad § 9.

Tungvognscenter Nord har tidligere fremsendt forslag til forbedrende ordtekst til de to §§ angående mærkning af køretøjer i nuværende bekendtgørelse om godskørsel 1395 fra 2023, se nedenstående: Bemærk at de §§ dengang hed 13 og 27.

§ 13 og § 27:

Der bør indføres "som anført i centralregisteret for motorkøretøjer".

Der ønskes tilføjet "1 cm brede bogstaver".

"Karosseri" ønskes udskiftet med "på fronten eller begge sider af det trækkende køretøj"

Eksempelvis § 13. Motorkøretøjer, der anvendes til godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, skal være forsynet med navnet på den, der er registreret som bruger af køretøjet som anført i centralregisteret for motorkøretøjer. Navnet skal på tydelig måde og i en klart afvigende farve være påført direkte på motorkøretøjet front eller på begge sider af det trækkende køretøj med mindst 10 cm høje og 1 cm brede bogstaver, må ikke være udført på aftagelige skilte eller lignende.

I henhold til ovenstående har der været flere tilfælde af tvivl og omgåelse af nuværende lovgivning, idet flere anvender p-navn jf. erhvervsstyrelsens virksomhedsregister.

Det giver "uro" og frustrationer i branchen idet anmeldelser/tips til politiet ofte går på det firmanavn der er anført på lastbilen sammenholdt med registreringsnummer på køretøjet. Dette skaber tvivl om anmeldelsens troværdighed da det bl.a. skaber tvivl om ejerskabet.

Definitionen af tekstens størrelse og placering bør i lovtæksten være mere tydelig, således teksten på køretøjerne bliver mere synlig. Ordet "karosseri" er udefinerbart, og brugeren kan tolke det som om at det er tilstrækkeligt at skrive navnet på bagsiden af eller om end mere kreativt oven på førerhuset. Formuleringen er fra dengang hvor en lastbil var én enhed og ikke som i 2020 hvor der ofte er tale om lastbiler af typen trækraft for sættevogn med udskiftelige sættevogne/trailere.

Ad. § 11 stk. 2.

Præcisering af at beviset er registreringsattesten.

Ad. § 17 og punkt 24.

Præcisering af at transportlederen kan straffes på lige vilkår som virksomheden. Ved manglende sanktionering vil transportlederen, som ikke er chauffør, undgå sanktionering og dermed aldrig kommer i betragtning til at denne ikke længere opfylder betingelserne og dermed ingen risiko for tilbagekaldelse af tilladelser. Der er tidligere fremsendt forslag om at strafparagraffen ligeledes kommer til at omhandle transportlederen, så det bliver tydeliggjort at denne har et ansvar. Bødetakstmæssigt bør det være af symbolsk betydning.

Eftersom det præciseres, at det har betydning for transportlederens opfyldelse af vandelskravet, bør der kraftig overvejes at tilføje muligheden for at sanktionere transportlederen jf. bekendtgørelsen, på lige vilkår som det i øjeblikket er anført med muligheden for at sanktionere selskaber i Godskørselslovens § 17, stk. 3 og Godsbekendtgørelsens § 52 stk. 2. I den paragraf, eller en nyt stykke, bør det præciseres, at det også omhandler en transportleder.

Jævnligt bliver der anvendt såkaldte stråmænd som transportledere. Hvis muligheden for at sanktionere og straffe transportledere personligt, vil risikoen for konkurs-rytter-firmaer formindskes væsentlig.

Det er et fåtal af udenforstående, der ønsker at virke som såkaldte stråmænd i en transportvirksomhed de ingen interesse har i, hvis risikoen for sanktionere er til stede. TCN har flere eksempler på at en automekaniker og sågar elektriker som på ingen måde har interesse eller på anden måde deltagende i transportselskabet, har virket som såkaldt stråmand. Automekanikeren og elektrikereren har tidligere taget vognmandsuddannelsen. Den daglige ledelse i transportvirksomhederne blev varetaget af en tidligere konkursryttende direktør/transportleder. Automekanikeren og elektrikereren modtog delvis betaling for deres virke som transportleder efter reglerne omkring løn i godskørselsloven/godsbekendtgørelsen.

Nu når muligheden for at sanktionere transportlederen bliver tilføjet, vil det også være væsentlig nemmere at dæmme op for konkurs-ryttere, der gang på gang opstarter transportvirksomheder med en og samme transportleder.

Når virksomheder har været aktive i 1,5 år lukker de enten pga. konkurs eller manglende indsendelse af momsregnskab. Umiddelbart før eller efter lukningen åbnes en ny transportvirksomhed med samme transportleder, der har en ren straffeattest og ingen overtrædelser af de i Godslovens § 12 anførte overtrædelser. For nuværende kan denne fremgangsmåde gentages i det uendelige.

Ved tilføjes af transportlederen i bekendtgørelsen som mulighed for sanktionering, vil Færdselsstyrelsen se ind i en transportleder der muligvis ikke kan blive transportleder i en nyopstartet transportvirksomhed grundet tidligere straffe.

Uddrag af høringsbrevet.

Det præciseres, at det har betydning for transportlederens opfyldelse af vandelkravet, hvis transportlederen groft eller gentagende gange har overtrådt bestemmelserne nævnt i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed.

§ 52

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Tilføjelse

Stk. X. Der kan pålægges en transportleder strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

eller

Stk. X. For overtrædelse af §§ Z-Y, kan der pålægges en transportleder bødeansvar, når kørslen er foretaget i transportvirksomhedens interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Ad. punkt 16

2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Bør rettes til virksomhed og ikke tilladelsesindehaver.

Ad. punkt 18 med flere.

Ordet ”groft” bør skiftes ud med ”alvorlig” således der er direkte henvisning til EU-forordningen. Således vil det være utrolig udefinerbart.

Det er tvingende nødvendigt at holde fast i kategoriseringen fra EU-forordningen og ikke en udefinerbar dansk oversættelse, hvorfor den rette kategorisering vil bl.a. være ”alvorlig overtrædelse” eller ”mest alvorlig overtrædelse”

Ad. side 57-58 med flere.

Der er nævnt at det er muligt at udenlandske virksomheder kan straffes, såfremt de ved kørsel i Danmark overtræder bestemmelser i internationale aftaler.

Har rigsadvokaten, Færdselsstyrelsen eller Transportministeriet fundet en løsning på problematikken omkring telefonisk opkald og sigtelse til en udenlandsk virksomhed, således en ansvarlig person i virksomheden på kontroltidspunktet kan få præsenteret en sigtelse og dermed

sigtedes rettigheder, bl.a. med hensyn til afhøring samt ligeledes gøres bekendt med hvorfor politiet tilbageholder køretøjet indtil betaling eller sikkerhed herfor er sket?

Det er problematisk at sagerne ikke kan udredes og evt. afgøres på stedet, efter den ældre praksis.

Ad. Fjerner etableringskravet ved godkendelse af chaufførvikarvirksomheder.

Risiko for at den udlejende virksomhed ikke aner noget om transporterhvervet.

Endnu større risiko for at chaufføren ikke får den rette løn, idet vikarvirksomheden også skal tjene på udlejningen, hvorved transportvirksomheden der skal leje chaufføren skal betale mere end for en i virksomheden ansat chauffør.

Henset til den korte tidsfrist er ovennævnte svar det som TCN kan bidrage med inden for tidsfristen. TCN, ved nedenstående nævnte personer, står gerne til rådighed ved yderligere spørgsmål eller præciseringer.

Udfærdiget 5. juli 2024

