



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

DTC Vejle den 4. april 2012.

FDL har ikke fundet anledning til kommentarer eller korrektioner i høringen vedrørende sagsnr. TS2010000-00011 senest den 3. april 2012.

FDL kan derfor, med samme begrundelse, godkende TS2060110-00050

Med venlig hilsen
Jens Groot

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



Organisation for erhvervslivet



— arbejdsgiver i bevægelse

DANSK
ERHVERV
ARBEJDSGIVER



DTL's arbejdsgiverforening



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Trafikstyrelsen

28. marts 2012

Deres sagsnr.: TS2010000-00011

Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel m.v. - kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører

DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport har følgende bemærkninger til det af Trafikstyrelsen reviderede udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel for så vidt angår bestemmelserne om kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Vi er fortsat meget tilfredse med, at vores krav om opstramning og 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.

Vi er også særdeles tilfredse med, at lovforslaget nu indeholder en beskrivelse af det nævn, som de underskrevne parter sammen med Trafikstyrelsen har brugt over et år på at drøfte omfang, opgaver og sammensætning af.

Det foreslås i den nye bestemmelse i § 6b at "*Arbejdsmarkedets parter kan oprette et overenskomstnævn....*". Vi kan oplyse, at der mellem de underskrivende parter er enighed om, at et nævn oprettes på de skitserede vilkår. Vi er derfor enige om, at der efter lovens vedtagelse hurtigst muligt skal rettes henvendelse til Arbejdsrettens formand med henblik på, at der udpeges en formand for nævnet i henhold til lovbemærkningerne under pkt. 4.2.2, samt at der i øvrigt foretages det videre fornuddne med henblik på en oprettelse af nævnet hurtigst muligt.

Vi tillader os at gå ud fra, at finansieringen heraf afholdes af det offentlige, som det fremgår af *pkt. 8 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*. Det er arbejdsmarkedsparternes klare opfattelse, at finansiering af et nævn, der er

nedsat med henblik på at effektivisere og skærpe myndighedskontrollen må påhvile myndighederne, og det er derfor med meget stor tilfredshed, at vi nu kan konstatere, at der er fundet en løsning herpå. Nævnet skal være en integreret del af myndighedsopgaven med at påse overholdelsen af godskørselslovens § 6, stk. 3, 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 giver fortsat tilsagn om at tilbyde vores bistand til at gennemgå og sammenligne løn- og arbejdsvilkår uden beregning, dels i forbindelse med høringer i henhold til godskørselslovens § 6c, hhv. lov om buskørsel § 18a og dels i forbindelse med nævnsbehandling i hht. godskørselslovens § 6b, stk. 5 hhv. lov om buskørsel § 18a, stk.2.

Med venlig hilsen



DI/ATL



3F Transport



Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening

Fra: Poul Tvede <tvede@europcar.dk>
Sendt: 2. april 2012 13:07
Til: ts Info
Cc: danske-biludlejere@mail.tele.dk; Ann Elmer
Emne: TS201000000011

Med henvisning til udsendte forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og buskørsel udsendt i høring d. 19 marts 2012 har Danske Biludlejere følgende bemærkninger:

Det fremgår af forslagets Stykke 1 paragraf 16 og Stykke 2 paragraf 17 at politiet er bemyndiget til at tilbageholde et motorkøretøj i tilfælde af overtrædelse.

Danske Biludlejere gør opmærksom på at føreren, i tilfælde af udlejning, ikke vil være ejer af køretøjet (som i øvrigt også ved permanent brug kan være leaset).

Det strider efter Danske Biludlejere's opfattelse mod grundlæggende retsprincipper, hvis en udlejer eller en leasingvirksomhed , helt eller delvis straffes eller økonomisk belastes, som følge af en førers overtrædelse af de i lovforslaget fastsatte regler.

Der bør derfor tilføjes en bestemmelse , som tager højde for dette forhold: f.eks. ved at anføre at føreren af køretøjet er pligtig til at betale leje/leasingydelse til ejeren af køretøjet (ved tilbageholdelse) frem til det tidspunkt hvor forholdet er afklaret og politiet kan fastlægge, hvem der er ejer af køretøjet (som efterfølgende tilbageleveres).

Med venlig hilsen
Danske Biludlejere

Poul H. Tvede
Formand

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S



Dato 03. april 2012
Deres ref.
Vores ref. k-61/sb

Lov om godskørsel og lov om buskørsel.

I mail af 20. marts 2012 har Trafikstyrelsen bedt om Danske Busvognmænds bemærkninger til forslag om ændring af ovenstående.

Danske Busvognmænd støtter forslaget om indførelse af en "universaltiladelse". Der er tale om en åbenlys regelforenkling som medfører administrative besparelser. Vi støtter også udvidelsen af gyldighedsperioden, så den udvides fra 5 til 10 år.

Vi er generelt tilhængere af bedre kontrol med løn og arbejdsforhold i forbindelse med buskørsel. Vores grundholdning er, at der ikke på persontransportområdet bør være konkurrence på løn- og arbejdsforhold. Derfor ser vi også gerne, den foreslåede ordning udvidet til også at gælde taxiområdet. Vi støtter adgangen til for transportministeren at kræve dokumentation fra virksomhederne vedrørende overholdelse af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster. Ligeledes støtter vi oprettelsen af et Overenskomstnævn, med repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter.

Vi er meget positive omkring de foreslåede ændringer af Vejtransportrådets opgaver. Derimod er vi noget forundret over forslaget til, hvem der skal udpege medlemmer af Rådet. Efter vores opfattelse bliver Rådet unødigt stort med de mange organisationer, der indstiller medlemmer til udvalget. Efter vores opfattelse burde kredsen begrænses til "nederste lag" blandt organisationerne. Konkret vil vi foreslå, at International Transport Danmark, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Danske Busvognmænd og Fagligt Fælles Forbund hver indstiller en person. Hvis Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, DI og DI Transport bliver repræsenteret, bliver der tale om, at de enkelte virksomheder bliver repræsenteret af både 1, 2 og 3 organisationer. Det giver efter vores opfattelse ikke mening.

Adgangen til at tilbageholde køretøjer ser vi som et tiltag, der primært er rettet mod udenlandske godskøretøjer. Vi støtter forslaget, da det vil forbedre retsopfattelsen blandt den meget store gruppe af både gods- og busvognmænd, der følger loven.



Vedrørende forslaget økonomiske konsekvenser er det positivt at konstatere, at der ikke indføres et gebyr for udstedelse/fornyelse af tilladelser. Men det er også vigtigt, at dette fortsætter i fremtiden. Det vil i al fald være helt ødelæggende for busbranchen, hvis der skulle blive indført et sådant gebyr.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard

Fra: Thomas Suenson <public@suensons.dk>
Sendt: 2. april 2012 18:47
Til: ts Info; Lisa Mette Raae Bartholin
Emne: HØRINGSSVAR TS2010000-00011 over forslag til ændring af lov om godskørsel / 2.4.2012 1631b Trafikstyrelsen

Emne: Høringssvar

TS2010000-00011

Til
Trafikstyrelsen

Høring over forslag til ændring af lov om godskørsel

Danske Speditører har på anden hånd modtaget forslag dateret 19. marts 2012 til ændring af lov om godskørsel, særligt for så vidt angår muligheden for at tilbageholde motorkøretøjer.

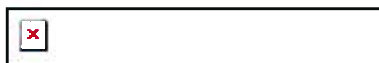
Foreningen har tidligere ved høringssvar den 1. november 2011 og den 21. november meddelt sin principielle stilling til godskørselslovgivningen, herunder, at foreningen ønsker godskørselslovens bestemmelser om overenskomstmæssig løn som forudsætning for godskørselstilladelse ophævet. Det bør være lovgivningen uredkommende, hvordan parter på arbejdsmarkedet indretter sig i forhold til hinanden, og det ses ikke, at overenskomstkrauet har nogen virkning for forsyningssikkerhed, trafikikkerhed eller andre forhold, som er et samfundsmæssigt anliggende. Lovforslagets tilføjelse om et overenskomstnævn ændrer ikke foreningens holdning.

Foreningen kan støtte, at Vejtransportrådet i dets nuværende form ophører og at dets administrative opgaver overføres til administrativ behandling. Foreningen noterer med tilfredshed, at det fortsættende Vejtransportråd med rådgivende opgaver vil få repræsentation af Danske Speditører.

Med hensyn til den hjemmel, som forslaget giver politiet til at tilbageholde motorkøretøjer, med hvilke der udføres godskørsel i strid med gældende lovgivning, ønsker foreningen, at det tydeliggøres, at adgangen til tilbageholdelse alene gælder køretøjet og ikke det gods, som befinder sig i det, og som ejer eller fører af køretøjet ikke har adgang til. Det bør præciseres, at politiet ikke vil kunne modsætte sig, at den, der har afgivet transportløftet, i tilfælde af en konfiskation af transportmidlet vil have ret til at afhente godset for at undgå eller mindske et tab som følge af forsinkelse. Det er umiddelbart i hele kædens interesse - såvel myndighedernes som vognmændenes, speditørernes og transportkøbernes (vareejernes) - at tvivl herom afdækkes udtrykkeligt på forhånd, gerne ved en positiv formulering i betænkning og cirkulære.

København, den 2. april 2012

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.

Til Trafikstyrelsen

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har den 19. marts 2012 modtaget forslaget til lov i høring.

For så vidt angår bestemmelserne om kontrol med løn- og arbejdsvilkår henvises til fælles brev af 28. marts 2012 fra DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport.

Til de øvrige dele af lovforslaget har DI Transport og ATL følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI Transport og ATL kan støtte indførelsen af universaltilladelser og længere gyldighedsperiode på tilladelserne til bus- og godskørsel. I den forbindelse er det helt afgørende, at tilsynet med virksomheder styrkes med henblik på at kontrollere, at virksomhederne i den udvidede periode også overholder betingelserne for opretholdelse af tilladelserne.

DI Transport og ATL har noteret sig, at der ikke lægges op til at ændre vægtgrænsen i godskørselsloven. DI Transport og ATL kan imidlertid ikke støtte, at vægtgrænsen i godskørselsloven skrives ud af lovteksten. En sænkelse af vægtgrænsen til at omfatte varebiler er en væsentlig ændring af lovens anvendelsesområde og bør i givet fald ske på baggrund af en grundig analyse. Derfor bør vægtgrænsen fremgå eksplicit af loven og ikke i en bekendtgørelse.

Såfremt vægtgrænsen i godskørselsloven på et senere tidspunkt sænkes, vil antallet af tilladelser stige markant, hvilket vil øge de administrative omkostninger for både myndigheder og erhvervsliv. DI Transport og ATL vil være modstandere af, at man eventuelt indfører et dansk gebyr for godskørselstilladelser, som følge af de øgede administrative omkostninger, der følger af at få varebiler omfattet, da dette vil være konkurrenceforvridende i forhold til udenlandske køretøjer.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25
København S

Sundkrogsvej 20
København Ø

For så vidt angår muligheden for tilbageholdelse af køretøjer, så lægger DI Transport og ATL afgørende vægt på, at det kun er motorkøretøjet eller den trækkende enhed, der kan tilbageholdes. Det bør være sådan, at kundens varer kan transporteres videre med en lastbil, der udfører lovlig godskørsel. Det vil være ude af proportioner og til for skade dansk erhvervsliv, hvis varer eller komponenter til f.eks. industriproduktion bliver tilbageholdt. Dette bør fremgå eksplicit af lovteksten eller af bemærkninger til lovforslaget.

DI Transport og ATL henviser i øvrigt til høringssvar af 1. november 2011 til det tidligere fremsendte lovforslag til ændring loven.

Med venlig hilsen

Michael Svane
Branchedirektør DI Transport

Anne Windfeldt Trolle
Branchedirektør ATL

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

København, d. 2. april 2012

Deres ref.: TS2010000-00011 Vor ref.: 12-550102-001

Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til høringen af 19. marts 2012 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Forenkling af tilladelseskrauet til gods- og buskørsel, kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører, ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver, mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer m.v.):

Generelle bemærkninger

Overordnet er DTL generelt meget positivt indstillet overfor udkastet til lovforslag om ændring af godskørselsloven, herunder:

- Forenkling af tilladelseskrauet
- Kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører
- Ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver
- Mulighed for tilbageholdelse af køretøjer

DTL er negativt indstillet overfor, at varebiler under 3.500 kg., der kører godskørsel for fremmed regning, fortsat ikke skal omfattes af tilladelseskrauet, og tilsvarende for registrerede traktorer, der kører gods for fremmed regning, som det f.eks. er tilfældet i Sverige.

Desuden er DTL betænkelig ved den mulighed for begrænsning i klageadgangen, der foreslås i forslaget § 8, stk.2.

Specifikke bemærkninger

Forenkling af tilladelseskrauet

Indførelse af en universaltilladelse og forlængelse af vognmandstilladelser fra 5 til 10 år indebærer en ikke ubetydelig administrativ lettelse for det offentlige, idet sager vedrørende fornyelse af tilladelser herefter kun vil finde sted hvert 10 år. Det er en forudsætning for DTL, at kontrolinstansen bliver styrket undervejs i tilladelsesperioden. De gevinster og besparelser, der bliver frigivet for myndighederne i den forbindelse, skal anvendes fuldt ud til et forøget og målrettet tilsyn for at sikre, at vognmandsvirksomhederne til stadighed lever op til betingelserne for opretholdelse af tilladelserne.

Kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører

DTL hilser det velkomment, at der sker en opstramning af kontrollen med overholdelse af overenskomsten med mulighed for tvangsbøder. 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 præventiv effekt.

DTL hilser det også velkomment, at lovforslaget nu indeholder en beskrivelse af det nævn, som de underskrevne parter sammen med Trafikstyrelsen har brugt over et år på at drøfte omfang, opgaver og sammensætning af.

Mht. til oprettelse og finansiering så tillader DTL sig at gå ud fra, at Nævnet etableres uden videre, såfremt parterne er enige herom, og at finansieringen heraf afholdes af det offentlige, som det fremgår af *pkt. 8 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*. Det er DTLs klare opfattelse, at finansiering af et nævn, der er nedsat med henblik på at effektivisere og skærpe myndighedskontrollen må påhvile myndighederne, og det er derfor med meget stor tilfredshed, at vi nu kan konstatere, at der er fundet en løsning herpå.

DTL skal i øvrigt henvise til høringssvaret fra DI/ATL, Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL-A og 3F Transport vedrørende dette punkt.

Ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver

DTL finder det positivt, at Vejtransportrådet bevares som et lovfæstet Råd i godskørselsloven, og at sammensætningen og opgaverne for Rådet bliver ændret.

Vi finder, at Vejtransportrådet, som det oprindeligt var tænkt, er et særdeles relevant forum for transportminister, ministerium, medlemmer af folketingets trafikudvalg, myndigheder og transportorganisationer, både hvor der kan træffes beslutninger, men også hvor der kan drøftes relevante problemstillinger i forhold til gods- og busloven og kommes 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 ministerium, folketingsmedlemmer og myndigheder. Desuden bør der afholdes faste hyppigere møder i Rådet.

Endelig ser vi gerne, i lighed med de seneste møder i Vejtransportrådet, at transportministeren "siddes for bordenden" ved møderne.

Mulighed for tilbageholdelse af køretøjer:

DTL har tidligere foreslået, at der indføres en udtrykkelig hjemmel til, at politiet kan tilbageholde lastbiler, der udfører godskørsel i strid med EU-regler på gods- og buskørselsområdet indtil en evt. bøde er betalt, bl.a. ved ulovlig cabotagekørsel.

Vi er naturligvis meget tilfredse med, at dette er blevet en del af lovforslaget.

Godskørselstilladelse for varebiler under 3.500 kg og registrerede traktorer

Desværre må DTL konstatere, at varebiler under 3.500 kg, der kører godskørsel for fremmed regning, stadig ikke vil være omfattet af tilladelseskravet, og tilsvarende for traktorer, der kører gods for fremmed regning, uanset de politiske udmeldinger, der har været på området.

Der bør derfor efter DTLs opfattelse også ske en regulering af varebiler, der kører godskørsel for fremmed regning, så man kan komme den ulige konkurrence, skattesnyd og ulovligheder blandt varebilsvognmænd til livs.

Den nuværende vægtgrænse på 3.500 kg giver anledning til unfair konkurrence og 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. Billedet er senest blevet bekræftet ved en kontrolaktion i slutningen af februar 2012.

SKAT har selv udtalt ønske om at lade varebiler omfatte af tilladelseskravet, da dette angiveligt vil lette kontrolarbejdet for myndighederne – herunder især spørgsmålet om restancer til det offentlige og socialt bedrageri.

For at få en vognmandstilladelse skal man som bekendt opfylde krav om faglige kvalifikationer, økonomi, restancer til det offentlige, vandel samt god skik, og alene opfyldelsen af disse krav vil efter DTLs opfattelse sænke bommen for de værste lykkeriddere på markedet. Og de virksomheder, der bruger undervognmænd med små biler har en større sikkerhed for, at disse overholder reglerne og dermed ikke ødelægger forholdet til kunderne og skader branchens renommé.

I dag kan enhver nedsætte sig som småbilsvognmand uden at have dokumenteret andet end et statsborgerskab i et EU-land. Fra tidernes morgen har det at have ansvaret for gods tilhørende andre på vejene været anset for et særligt ansvarsfuldt erhverv. Så ansvarsfuldt, at det skulle reguleres på linje med VVS-installatører og elektrikere. Om bilen er stor eller lille har jo i virkeligheden ingen betydning. Og tilladelsessystemet er nu engang noget, man skal leve med fremover, så derfor bør et land også kunne sænke vægtgrænsen, så man kan minimere risikoen for, at mindre biler i national transport misbruges af plattenslagere og svindlere. Også andre lande har sådanne ordninger

DTL skal i den forbindelse henvise til Østrig, Italien og Sverige, hvor der er sådanne ordninger. I Sverige er der ca. 6.900 varebiler under 3.500 kg (lätt lastbil), som kører godskørsel for fremmed regning, og som derfor har en godskørselstilladelse. Efter DTLs oplysninger fungerer dette uden problemer, og man oplever ikke de samme nedslående resultater ved kontrolauktioner som i Danmark.

Der er tale om, at man sætter en relevant nedre grænse og ikke lader alle varebiler indgå i tilladelseskravet. Desuden er der ifølge den internationale transportsorganisation IRU overvejelser i Belgien, Frankrig, Ungarn, Polen og Rumænien om at indføre tilsvarende krav

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. Traktorerne bliver større og større, og i en del tilfælde er godskørsel ligefrem blevet overtaget af registrerede traktorer i stedet for at blive kørt med lastbil, f.eks. snerydning og saltning. Det er derfor utilfredsstillende, at rammevilkårene og kravene er så forskellige.

Et krav om godskørselstilladelse for varebiler under 3.500 kg og for registrerede traktorer, der udfører godskørsel for fremmed, vil efter DTLs opfattelse også kunne medvirke til at få mere ordnede forhold på området.

Mulighed for begrænsning i klageadgang

DTL er betænkelig ved den mulighed for begrænsning i klageadgangen, der foreslås i forslagets § 8, stk.2. Det fremgår således, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser ikke kan påklages.

Afskæring af klageadgang er en fravigelse af det almindelige gældende 2-instans princip, som gælder i dansk forvaltningsret.

Klageadgangen er en retsgaranti, som har til formål at sikre en lovlig og hensigtsmæssig administration hos underinstansen. Desuden skal klageadgangen sikre en ensartet praksis.

DTL foreslår derfor, at bemyndigelsen til at afskære klageadgangen udgår af lovforslaget.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard
Adm. direktør, DTL



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sendt til e-mail: info@trafikstyrelsen.dk

J.nr.: Transport FS/tk

28. marts 2012

Deres sags nr. 2010000-00011

Trafikstyrelsen har i brev af 19. marts 2012 fremsendt forslag til lov om ændring af godskørsel og lov om buskørsel til høring.

3F skal indledningsvis henvise til vores høringssvar af 31. oktober 2011 i forbindelse med en tilsvarende høringsprocedure under den såkaldte vejtransportpakke. Vi har imidlertid noteret os, at det nye forslag på en række områder imødekommer nogle af vores synspunkter, men vil gerne have lov til at komme med nogle få uddybende kommentarer.

Det fremgår af det nye forslag, at den faste vægtgrænse på 3500 kg udgår og erstattes af en bemyndigelse til ministeren om at fastsætte vægtgrænsen. Vi havde som udgangspunkt gerne set, at vægtgrænsen blot var bortfaldet, men vi ser den foreslåede ændring som et skridt i den rigtige retning, idet vi selvfølgelig går ud fra, at ændringen er foreslået med henblik på, at der sker en ændring af grænsen i væsentlig nedadgående retning.

Herudover indeholder forslaget en ændring af vejtransportrådets kompetencer og sammensætning. Vi skal i den forbindelse udtrykke vores forundring over, at Dansk Industri og Dansk Industri Transport skal have særlig repræsentation, idet der er tale om 2 enheder, der er en del af den samme organisationsstruktur. Såfremt man fastholder denne dobbeltrepræsentation, vil vi foreslå, at Fagligt Fælles Forbund ændres til Fagligt Fælles Forbund samt Fagligt Fælles Forbund Transport.

Som følge af ændringerne i vejtransportrådets kompetencer overføres beslutningerne vedrørende sanktioner for overtrædelse af tilladelsesvilkår, herunder tilbagekaldelse af tilladelserne til offentlig myndighed. Dette skal selvfølgelig ses i sammenhæng med muligheden for etableringen af et sagkyndigt nævn, hvorfor vi ikke umiddelbart har indsigelse i forhold til flytningen af dette ansvarsområde.

Vi har imidlertid bemærket os, at det af kommentarerne til forslaget fremgår, at udstedelse af bøde for ikke at følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne er belagt med en strafferetlig sanktion.

Dette kunne give anledning til en formodning om, at også øvrige sanktioner, herunder tilbagekaldelse af tilladelser, ville skulle behandles strafferetligt.

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



3F vil gerne have lov til at gentage og understrege et ønske om, at sanktioner for overtrædelse af lovgivningen som udgangspunkt er administrative beslutninger, der efterfølgende kan behandles i det civilretlige system, såfremt indehaverne af tilladelserne mener, at den statslige myndigheds afgørelse er i strid med lovgivningen. Et sådant system vil efter 3F's opfattelse både være billigere, mere fleksibelt og mere effektivt frem for, at man nødvendigvis skal starte en procedure via politi og anklagemyndighed.

Venlig hilsen

Flemming Smidt

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Mail: info@trafikstyrelsen.dk

Deres ref.:

Vor ref.: BBO/AJ/lrh

Vort j. nr.:

Dato: 03.04.2012

Sagsnummer: TS2010000-00011

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (i sammenhæng med fremsættelsen af LF 135)

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

ITD har følgende bemærkninger til høringen.

Generelt

Vi har valgt ikke kun at forholde os til det nye element i lovforslaget om mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer, men at forholde os til den samlede forslagstekst.

Det fremgår af formålet med lovforslaget, at hovedsigtet er administrative lettelser til gods- og buskørsels erhvervet i forbindelse med ansøgning om tilladelser. Dette er for os at se en god hensigt, som vi bakker op om.

Vi konstaterer dog samtidig, at der er væsentlige og meget afgørende elementer i lovforslaget, som ITD ikke kan og vil støtte.

Vi gennemgår de enkelte forslag detaljeret nedenfor.

Universaltilladelse

ITD er enig i, at der i Danmark fremover udstedes én "universaltilladelse" til både national og international godskørsel.

10-års-tilladelse

ITD er enig i, at gyldighedsperioden for tilladelsen foreslås forlænget fra 5 til 10 år.

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.

Vejtransportrådet

Det foreslås, at det hidtidige Vejtransportråd ændres, og at sammensætningen heraf udvides. ITD er principielt enig i forslaget.

Vejtransportrådet vil med forslaget fremadrettet give mulighed for den nødvendige løbende og aktuelle dialog mellem erhvervsorganisationerne, transportministeren, Transportministeriet og Trafikstyrelsen.

ITD mener, at navnene på erhvervsorganisationerne ikke nødvendigvis bør anføres i lovtæksten. Der er før sket ændringer i strukturen på organisationsområdet, og ITD finder det derfor mere hensigtsmæssigt alene at lade det være op til transportministeren, hvilke organisationer der aktuelt er medlemmer af Vejtransportrådet.

Afgørende for ITD er, at alle branchens organisationer har mulighed for repræsentation.

Lovforslagets § 16 om tilbageholdelse af et motorkøretøj

ITD finder forslaget om muligheden for tilbageholdelse af et motorkøretøj betænkelig, uden dog helt at afvise det.

Politiet ønsker at få mulighed for tilbageholdelse af biler for at sikre krav om betaling og sagsomkostninger. Det er anført i bemærkningerne, at det særligt skal ske i forbindelse med sager om cabotage.

ITD har anmodet om aktindsigt i statistikker vedrørende cabotageovertrædelser, men umiddelbart har politiet ikke kunnet fremsende nogen oversigt over, hvor omfattende problemet er. ITD har ved henvendelser fra medlemmer og fra medierne en opfattelse af, at problemet måske ikke er så omfattende, som det fra visse organisationer og politikere er italesat.

Derfor mener ITD, at det ville have været hensigtsmæssigt, at der forelå en oversigt over problemets omfang, inden myndighederne griber til et så indgribende middel som tilbageholdelse af køretøjer.

Det kan nemlig ikke forventes, at politiet er rustet til at bedømme den enkelte sag "på stedet", hvorfor en fejlagtig tilbageholdelse af et motorkøretøj kan få drastiske og voldsomt skadelige økonomiske konsekvenser for den enkelte vognmand.

ITD kan derfor principielt ikke tilslutte sig det foreslåede krav, da der ikke skelnes mellem bagatelagte og grove overtrædelser. ITD mener, at muligheden for tilbageholdelse alene bør anvendes ved grove og gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen.

Ændret vægtgrænse i § 16b, stk.1.

Forslaget om ændringen i paragraf 16 b, stk. 1. er ITD enig i.

Vedr. løn og arbejdsvilkår.

Nuværende godskørselslovs § 6, stk. 4.

ITD henviser **udtrykkeligt** til bemærkningerne i det høringssvar, som foreningen afgav den 1. november 2011 om den nuværende bestemmelse i § 6, stk.4.

Lovforslagets § 6 stk. 4 – påbud om indsendelse

ITD mener, at virksomheder, der ikke er medlem af en arbejdsgiverorganisation, har ret til at nægte at indsende deres løn- og ansættelsespapirer, eftersom disse papirer videresendes til arbejdsmarkedets parter. Når virksomheden har valgt ikke at være medlem af disse organisationer, vil de ved videresendelse af papirerne blive "dømt" af en ikke-upartisk organisation.

Dette er i klar modstrid med EU Charteret om grundlæggende rettigheder og Menneskerettighedskonventionen.

ITD mener, at Trafikstyrelsen gennem adskillige år har handlet i strid med principperne i retssikkerhedsloven om selvinkriminering, hvor man har reageret på anmeldelser fra brancheorganisationer, der har anmeldt virksomheder til styrelsen.

Selvom Trafikstyrelsen nu ikke vil reagere på anmeldelser, men alene foretage stikprøvekontrol eller fuld kontrol af overholdelse af overenskomsterne, mener ITD, at man ved disse tvangsindgreb fortsat er i konflikt med bl.a. retssikkerhedsloven.

Nuværende § 6a

ITD mener, at den nuværende § 6a i godskørselsloven i forbindelse med nærværende revision skulle være udgået eller i det mindste have været underkastet en vurdering af, om bestemmelsen er i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Bestemmelsen giver ikke mulighed for lån af chauffører i samme koncern, hvis disse virksomheder ikke begge er godkendt af Trafikstyrelsen. Bestemmelsen giver ej heller mulighed for at udstationere en medarbejder fra et land til et andet.

ITD mener, at bestemmelsen ikke er i overensstemmelse med EU-retten om udstationering og arbejdskraftens frie bevægelighed. ITD er af den opfattelse, at reglerne for brug af chauffører bør følge de generelle ansættelsesretlige regler, herunder EU-lovgivningen.

Lovforslagets § 6b og § 6c – Overenskomstnævn

Trafikstyrelsen er ved Folketingets forslag til vedtagelse V 10 om social dumping forpligtet til at arbejde for nedsættelse af et sagkyndigt nævn til vurdering af overholdelse af overenskomstkra- vet.

ITD mener dog, at etableringen af overenskomstnævnet er i klar modstrid med EU Charteret om grundlæggende rettigheder og Menneskerettighedskonventionen.

EU Charteret for grundlæggende rettigheder gælder ikke alene enkeltpersoner, idet en EU-dom fra 2010 mod Tyskland afgjorde, at også virksomheder er omfattet af disse grundlæggende rettigheder.

Overenskomstnævnet nedsættes med det formål at pådømme virksomheder, der har valgt at stå uden for en arbejdsgiverorganisation. Konsekvensen af lovforslaget er, at det alene er virksomheder, der står uden for en arbejdsgiverorganisation, der kan fratages sine tilladelser.

Den nuværende godskørselslov § 6 stk. 4 bestemmer, at kollektive overenskomster skal overholdes. Men bestemmelsen er uklar, og det bliver fremover op til Overenskomstnævnet at fortolke denne bestemmelse. Når alene virksomheder, der ikke er medlem af en arbejdsgiverforening, kan miste deres tilladelser, er den foreslåede bestemmelse i klar modstrid med princippet om lighed for loven. En sådan forskelsbehandling af virksomhederne betyder også, at organisering bliver et tilbud, der bliver meget svært at sige nej til. Dette mener ITD er i konflikt med den negative foreningsfrihed.

Overenskomstnævnet skal vejlede Trafikstyrelsen i forbindelse med at "dømme virksomheder", der ikke er medlem af en arbejdsgiverorganisation. Trafikstyrelsen har i bemærkningerne til lovforslaget anført, at "Overenskomstnævnets udtalelser kan være af væsentlig betydning for den enkelte vognmandsvirksomhed".

Det er ITD's overbevisning, at det alene vil være Overenskomstnævnets udtalelser, der vil blive lagt til grund for en advarsel eller en tilbagekaldelse af tilladelser. ITD er ikke bekendt med, at der i dag er ansatte i Trafikstyrelsen med et indgående kendskab til overenskomster eller arbejdsret. Den samme opfattelse deles af arbejdsmarkedets parter, jf. hørings svar af 31. oktober 2011 fra DI, ATL, DE, DTL og 3F.

Overenskomstnævnet kommer således reelt til at virke som en domstol. Der bliver tale om en domstol med 5 anklagere, men uden forsvarer.

I Lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter er der taget højde for, at Arbejdsretten skal leve op til principperne i EU's menneskerettighedskonvention. Den Europæiske

Menneskerettighedskonvention art. 6 giver en detaljeret ret til en retfærdig rettergang, inklusive retten til offentlig høring ved en uafhængig og upartisk domstol samt til et forsvar.

Det nævn, der ønskes nedsat, lever på ingen måde op til kravet om upartiskhed.

ITD er endvidere bekymret over, at de oplysninger, som tilflyder organisationerne bag dette nævn, kan blive misbrugt til at forsøge at "tvinge" virksomheder ind i organisationerne. For øjeblikket kører sagen om Restaurant Vejlegården, hvor 3F forsøger at tvinge en overenskomst igennem på trods af, at Restaurant Vejlegården allerede har tegnet overenskomst med KAF.

I en artikel i Berlingske Tidende 2. april 2012 mener de såkaldt "gule" fagforeninger, at deres medlemmer udsættes for mobning og pres fra tillidsfolk fra LO-forbundene, der vil have dem til at fravælge "gule" foreninger til fordel for et LO-forbund.

ITD har allerede set indikation af, at arbejdsgiverorganisationerne også inden for transportbranchen falder for fristelsen til at misbruge oplysninger om virksomheder, som de får qua deres funktion i overenskomstnævnet. Oplysninger, der bruges til at overbevise virksomhederne om, at de skal være medlemmer af en bestemt arbejdsgiverorganisation.

Overenskomstnævnets deltagere vil modtage oplysninger om disse virksomheder, hvor de er allermost sårbare og reelt står uden et forsvar.

Ifølge forslaget afsættes der kr. 400.000,- årligt til aflønning af overenskomstnævnets formand og til sekretariatsbistand. Så vidt ITD er orienteret, er beløbet ikke afsat på Finansloven. ITD går derfor ud fra, at beløbet skal tages ud af Trafikstyrelsens budget.

ITD er bekymret over, at offentlige midler skal finansiere private organisationers nævnsarbejde, men problemet synes at være endnu større, da der for nylig er foretaget reduktion af medarbejderstaben i Trafikstyrelsen, hvilket bl.a. medførte lange sagsbehandlingstider ved fornyelse af godskørselstilladelser.

ITD mener derfor, at denne del af lovforslaget bør udgå.

ITD har fuld respekt for arbejdsmarkedets parter. Men det skal være **frivilligt**, om man ønsker en organisering. Det skal være frivilligt, hvilken organisation man i givet fald ønsker at være organiseret igennem. Det skal være frivilligt, hvis en virksomhed ønsker ikke at være organiseret.

Menneskerettighedskonventionen art. 11 beskytter retten til forsamlingsfrihed og foreningsdannelse.

I sagen Sørensen og Rasmussen mod Danmark (dom af 11. januar 2006) blev retten til at stå uden for en fagforening etableret (negativ foreningsfrihed). Retten til at stå uden for en forening blev gentaget i dom mod Tyrkiet af 12. november 2008.

Art. 14 i Menneskerettighedskonventionen indeholder et forbud mod diskrimination af de rettigheder, der er sikret gennem Menneskerettighedskonventionen.

I lov om foreningsfrihed er den negative foreningsret også stadfæstet i dansk ret.

ITD finder det derfor forkert, at man giver visse organisationer nogle privilegier til at råde over andre, og dette på trods af at disse andre har valgt at stå uden for disse organisationer.

Et medlemskab af en arbejdsgiverorganisation under DA betyder, at en virksomhed er bundet af Hovedaftalen fra 1973, som igen bygger på Septemberforliget fra 1899. Det er en aftale, som binder sine medlemmer, så de næsten ikke engang – også selvom virksomheden overdrages – kan komme ud af denne aftale, selvom de måtte melde sig ud af arbejdsgiverorganisationen, jf. aftalens

§ 11.

En virksomhed frigøres alene fra Hovedaftalen, når hovedaftalen opsiges. Hovedaftalen mellem DA/LO har ikke været opsagt siden 1968.

Det er spørgsmålet, om virksomhederne bør binde sig så hårdt af en sådan aftale, da der må stilles spørgsmål om, hvorvidt en aftale med en "uendelig" løbetid kan være bindende. Men det er selvfølgelig op til de virksomheder, der indgår disse medlemskaber, om de ønsker at være medlem på disse betingelser.

Mange virksomheder er ikke bekendt med disse bindinger. Disse bestemmelser må siges at være bebyrdende ud over det sædvanlige, og ved sædvanlig praksis skulle de fremhæves ved aftaleindgåelse. Det er derfor ikke korrekt, at Folketinget legitimerer disse bestemmelser.

ITD er som tidligere anført også meget betænkelig ved, at overenskomster, der kan være i strid med EU-retten og internationale eller nationale regler, ophæves til lov i Danmark.

Hvis en vognmand, der overholder dansk overenskomst, dømmes i et andet EU-land for ikke at have overholdt det pågældende lands arbejdsretlige regler, er det da staten eller organisationerne, der er erstatningsansvarlige? Det er yderst problematisk, at man kræver dansk lovgivning overholdt, samtidig med at denne ikke er gældende i et andet land, og/eller som ikke gælder ved udførelse af grænseoverskridende arbejde.

ITD er bekendt med sager, hvor dette allerede er forekommet – både i relation til arbejdsretssager og i forhold til sager om social sikring.

Hvis lovforslagets § 6 stk. 3, § 6 stk. 4, § 6b samt § 6c vedtages af Folketinget, er det efter ITD's opfattelse i strid med det krav, som EU-retten stiller til klarhed, til arbejdskraftens frie bevægelighed og til den frie bevægelighed for tjenesteydelser.

Desuden vil de nævnte forslag være i strid med de frihedsrettigheder, der er grundfæstet i lov om retssikkerhed og i lov om foreningsfrihed og i konventionerne.

Lovforslagets § 17b – Tvangsbøder

Det foreslås, at transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til den nye bestemmelses § 6, stk.4. ITD mener, at dette er en uforholdsmæssig sanktion.

ITD mener, at en tvangsbøde altid skal kunne påklages.

ITD mener derfor, at denne del af lovforslaget bør udgå.

EU

Det fremgår af bemærkningerne, at loven ikke har betydning for EU-retten. Dette til trods for, at den også regulerer grænseoverskridende bus- og godskørsel, ligesom det direkte er nævnt, at den skal sikre overholdelse af forordningerne 1071/2009 og 1072/2009.

ITD står uforstående over for, at lovforslagets indhold ikke er afstemt med EU-retten.

---*---

Supplerende bemærkninger

Afslutningsvis har vi et par supplerende bemærkninger i forhold til to emner, der ikke er indeholdt i høringsforslaget.

Vi vælger dog alligevel at kommentere disse to emner, da de har været udsat for en stor mediebevågenhed den senere tid.

Overvejelser om lovinitiativer ved kørsel med varevogne / kurérbiler op til 3,5 tons tilladt totalvægt

Spørgsmålet om, hvorvidt erhvervsdrivende med biler op til 3,5 tons bør indgå som en del af godskørselslovgivningen, har været rejst, bl.a. som følge af en af SKAT gennemført kontrolaktion i efteråret 2010.

Aktionen viste, at der øjensynligt er et større problem med kørsel med kurérbiler og store varevogne i Københavnsområdet, bl.a. omkring manglende betaling af skatter og afgifter. Der var ved aktionen åbenbart også problemer med sort arbejde, socialt bedrageri, tilsidesættelse af fødevarelovgivningen samt beskæftigelse af illegal arbejdskraft.

ITD mener, at **godskørselsloven er uegnet til at kontrollere dette segment**. At få omfattet denne kategori af biler under godskørselsloven vil næppe ændre den adfærd, som opfattes bekymrende og konkurrenceforvridende. Ikke alene over for lastbiler over 3,5 t, men også for de kurerbiler, der selv overholder reglerne.

ITD mener, at man skal sætte ind med ressourcer fra SKAT for at kontrollere, at der betales moms og skat, og at der ikke begås socialt bedrageri. Politiet bør i højere grad kontrollere, at medarbejderne har arbejds- og opholdstilladelse, samt at færdselsloven og fødevarelovgivningen overholdes.

Af hensyn til færdselssikkerheden kan det overvejes, om køre-hvile-tids-reglerne skal finde anvendelse for biler under 3,5 t. Dette spørgsmål skal dog indgående afklares før yderligere tiltag på dette område.

Overvejelser om lovinitiativer ved kørsel med traktorer



Også spørgsmålet om, hvorvidt kørsel med varer med traktorer bør indgå i godskørselsloven, har været rejst i medierne.

ITD mener, at et sådant forslag ikke vil løse eventuelle problemer i forhold til de nuværende godskørselsvognmænd. Dog kan der ved given lejlighed være anledning til at få undersøgt, om kørsel i forbindelse med vintervedligeholdelse – udført af traktorer – udgør et konkurrencemæssigt problem.

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

Med venlig hilsen

ITD -
Brancheorganisationen
for den danske vejgodstransport



 Birthe Boisen Anders Jessen
 Chefkonsulent Chefkonsulent

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

29 MRS. 2012

J.nr.:2012-9020-366
Sagsbehandler: KNS

NATIONAL BEREDSKABS
ENHED

Juridisk Sekretariat
Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Telefax: 4515 3134

E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk

Trafikstyrelsen har i brev af 19. marts 2012 (sagsnr.: TS2010000-00011) anmodet Rigspolitiet om at fremkomme med eventuelle bemærkninger til revideret udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (forenkling af tilladelseskravet til gods- og buskørsel, kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører, ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver, mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer m.v.).

I den forbindelse har Rigspolitiet følgende bemærkninger:

Der er i forbindelse med forhandlingerne om finansloven for 2012 afsat 10 mio. kr. årligt i 2012 og 2013 med henblik på at styrke politiets kontrol med cabotagekørsel. Den forstærkede kontrol med cabotagekørsel implementeres gennem en central ordning, hvor Rigspolitiet får hovedansvaret for gennemførelse af målrettede kontroller på cabotageområdet, og hvor politikredsene assisterer i forbindelse med gennemførelsen af kontrollerne.

Til udførelse af den øgede kontrolindsats på cabotageområdet bliver der videreuddannet personale i et betydeligt omfang, ligesom Rigspolitiet i foråret 2012 har planlagt en række målrettede landevejskontroller, hvor fokusområdet bl.a. vil være cabotagekørsel. Det er hensigten, at Rigspolitiet fra den 1. juni 2012 kan udøve fuldt kontroltryk på cabotageområdet.

Uden den fornødne hjemmel til at tilbageholde køretøjer, indtil en bøde er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen, vanskeliggøres strafforfølgningen i disse sager, idet politiet frem for at få afgjort sagerne på stedet, vil være nødsaget til at lade køretøjerne køre fra stedet.

Det er derfor af stor betydning for gennemførelsen af den styrkede kontrolindsats på cabotageområdet, at der indføres hjemmel til at tilbageholde motorkøretøjer, indtil forskyldte bøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

På den baggrund skal Rigspolitiet anmode om, at det overvejes at fremrykke datoen for ikrafttræden - som ifølge lovforslaget er fastsat til den 1. juli 2012 - i videst muligt omfang.



Der henvises i øvrigt til Rigspolitiets bemærkninger til forslag om lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i brev af 9. november 2011, som blev fremsendt til Trafikstyrelsen af Justitsministeriet ved mail af 10. november 2011 (TS2010000-7). Kopi af brev af 9. november 2011 vedlægges til orientering.

Med venlig hilsen


Kenneth Joensen
vicepolitimester

