

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 retshjælpsforsikring

ITD støtter forslaget om, at der sker en tilpasning af bestemmelsen om, at man er forpligtet til at tegne syge- og retshjælpsforsikring 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 hørings svar 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 spørgsmålet 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.

Vikar anvendelse 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 vognmands-tilladelser. 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)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Poul Bruun', written over a light grey rectangular background.

Poul Bruun