

Supplerende høringsnotat

Vedrørende 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.)

Indledning

Trafikstyrelsen har den 19. marts 2012 sendt 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 høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer for så vidt angår muligheden for tilbageholdelse af motorkøretøjer.

Høringen har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. april 2012.

Lovforslagets øvrige elementer har været sendt i høring den 17. oktober 2011. Høringsnotat af 15. december 2011 findes på www.hoeringsportalen.dk.

Da der i forhold til den tidligere høring er sket ændringer for så vidt angår overenskomstnevnen og Vejtransportrådet, vil disse elementer også blive behandlet i nærværende høringsnotat.

Følgende organisationer har ingen bemærkninger:

- Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- Dansk Erhverv Arbejdsgiver
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Danske Biludlejere
- Danske Busvognmænd
- Danske Speditører
- DI
- DI Transport
- DTL's Arbejdsgiverforening
- Fagligt Fælles Forbund (3F)

- 3F Transport
- International Transport Danmark.

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Trafikstyrelsens kommentarer følger i kursiv.

Mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer

DTL er meget tilfreds med, at der indføres en udtrykkelig hjemmel til, at politiet kan tilbageholde lastbiler, der udfører kørsel i strid med EU-regler på gods- og buskørselsområdet, indtil en eventuel bøde er betalt, bl.a. ved ulovlig cabotagekørsel.

Danske Busvognmænd ser adgangen til at tilbageholde motorkøretøjer som et tiltag, der primært er rettet mod udenlandske motorkøretøjer. Foreningen støtter forslaget, da den mener, at det vil forbedre retsopfattelsen blandt den store gruppe af både gods- og busvognmænd, der følger loven.

Danske Speditører ønsker, at det tydeliggøres, at adgangen til tilbageholdelse alene gælder motorkøretøjet og ikke det gods, som befinder sig i det, og som ejer eller fører af motorkøretøjet ikke har adgang til. Foreningen mener endvidere, at 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.

DI Transport og ATL lægger 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 skade for dansk erhvervsliv, hvis varer eller komponenter til f.eks. industriproduktion bliver tilbageholdt.

Foreningerne mener, at dette bør fremgå eksplicit af lovteksten eller bemærkningerne til lovforslaget.

International Transport Danmark (ITD) finder forslaget betænkeligt – dog uden helt at afvise det. Foreningen mener, at det ville være hensigtsmæssigt, at der forelå en oversigt over problemets omfang, inden myndighederne griber til et så indgribende middel som tilbageholdelse af køretøjer. ITD kan således ikke principielt tilslutte sig forslaget, da der ikke skelnes mellem bagatelagtige og grove og gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen.

Danske Biludlejere bemærker, at det efter foreningens opfattelse strider mod grundlæggende retsprincipper, hvis en udlejer eller leasingvirksomhed straffes eller belastes økonomisk som følge af en førers overtrædelse af de i lovforslaget fastsatte regler.

Foreningen mener, at der bør tilføjes en bestemmelse, der tager højde for dette forhold, f.eks. ved at anføre, at føreren af motorkøretøjet er pligtig 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 motorkøretøjet, som efterfølgende tilbageleveres.

Trafikstyrelsen har noteret sig parternes synspunkter og bemærker, at der efter Trafikstyrelsens opfattelse er tale om et passende indgribende middel, idet formålet er at inddrive bøder for overtrædelse af bestemmelser om bus- og godskørsel. Det bemærkes endvidere, at bestemmelsen alene omfatter motorkøretøjet og ikke godset.

Desuden finder Trafikstyrelsen, at retsforholdet mellem udlejer og lejer af et motorkøretøj ikke bør reguleres i bus- og godskørselslovene.

* * *

Trafikstyrelsen kan oplyse, at Rigspolitiet bemærker, at der i forbindelse med forhandlingerne for finansloven for 2012 er afsat 10 mio. kr. årligt i 2012 og 2013 med henblik på at styrke politiets kontrol med cabotagekørsel. I forbindelse hermed iværksættes øgede kontrolindsatser på cabotageområdet, og der uddannes personale i betydeligt omfang. Det er hensigten, at Rigspolitiet fra den 1. juni 2012 kan udøve fuldt kontroltryk på cabotageområdet.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at strafforfølgingen vanskeliggøres uden den fornødne hjemmel til at tilbageholde motorkøretøjer, indtil forskyldte bøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Rigspolitiet anmoder om, at datoen for ikrafttræden – som ifølge lovforslaget er fastsat til den 1. juli 2012 – fremrykkes i videst muligt omfang.

Trafikstyrelsen har noteret sig Rigspolitiets synspunkter og vil fremrykke ikrafttræden for så vidt angår bestemmelsen om mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer.

Overenskomstnævn

Danske Busvognmænd støtter oprettelsen af et overenskomstnævn med repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter.

DTL hilser det velkomment, at lovforslaget nu indeholder en nærmere beskrivelse af et overenskomstnævn, samt oplyser, at det er foreningens opfattelse, at udgifter i forbindelse hermed afholdes af det offentlige.

DI, Arbejdsgiverforening for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv Arbejdsgiver, DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport er tilfredse med, at lovforslaget nu indeholder en beskrivelse af et overenskomstnævn. Organisationerne kan oplyse, at der er enighed om de skitserede vilkår, som nævnet kan oprettes på. Der er ligeledes enighed 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, samt at der foretages det videre fornødne med henblik på oprettelse af nævnet hurtigst muligt.

Organisationerne går ud fra, at finansieringen afholdes af det offentlige.

Arbejdsmarkedsparterne giver fortsat tilsagn om at tilbyde deres bistand til at gennemgå og sammenligne løn- og arbejdsvilkår uden beregning, dels i forbindelse med høringer i henhold til lov om godskørsel § 6 c, henholdsvis lov om buskørsel § 18 a, og dels i forbindelse med nævnsbehandling i henhold til lov om godskørsel 6 b, stk. 5, henholdsvis lov om buskørsel § 18 a, stk. 2.

Danske Speditører ønsker godskørselslovens bestemmelser om overenskomstmæssig løn som forudsætning for godskørselstilladelse ophævet. Foreningen mener, at det bør være lovgivningen uvedkommende, hvordan parter på arbejdsmarkedet indretter sig i forhold til hinanden, og foreningen finder ikke, at overenskomstkrauet har nogen virkning for forsyningssikkerhed, trafiksikkerhed eller andre forhold, som er et samfundsmæssigt anliggende. Oprettelse af et overenskomstnævn ændrer ikke på foreningens holdning.

International Transport Danmark (ITD) mener, at etableringen af et overenskomstnævn bl.a. er i klar modstrid med EU Charteret om grundlæggende rettigheder og Den Europæiske Menneskeretskonvention, og at det nævn, der ønskes nedsat, på ingen måde lever op til kravet om upartiskhed. Det er foreningens opfattelse, at det alene vil være overenskomstnævnets udtalelser, der vil blive lagt til grund for en advarsel eller en tilbagekaldelse af tilladelser, og mener som følge deraf, at nævnet kommer til at virke som en domstol med 5 anklagere, men uden forsvarer. ITD mener således, at forslaget bør udgå.

ITD bemærker, at konsekvensen af lovforslaget er, at det alene er virksomheder, der står uden for en arbejdsgiverorganisation, der kan fratages sine tilladelser. Således mener foreningen, at organisering bliver et tilbud, der bliver svært at sige nej til. Dette mener ITD er i konflikt med den negative foreningsfrihed.

Trafikstyrelsen har noteret sig parternes synspunkter, men bemærker, at forslaget omhandler oprettelse af et overenskomstnævn og ikke spørgsmålet om, hvorvidt godskørselslovens § 6, stk. 4, skal ophæves.

Trafikstyrelsen bemærker, at overenskomstnævnet alene afgiver udtalelse om, hvorvidt løn- og arbejdsvilkår er overholdt, og at det er transportministeren, der træffer afgørelse om eventuel sanktion. Hertil kommer, at ministerens afgørelse kan prøves ved domstolene.

Trafikstyrelsen bemærker endvidere, at alle tilladelsesindehavere kan få tilbagekaldt tilladelser, såfremt de ikke overholder de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Ændring af Vejtransportrådets opgaver og sammensætning

DTL finder det positivt, at Vejtransportrådet bevares som lovfæstet råd, og at opgaver og sammensætning bliver ændret. Foreningen ser gerne, at transportministeren "sidder for bordenden" ved møderne, samt at der afholdes faste hyppigere møder i rådet.

International Transport Danmark (ITD) er principielt enig i forslaget, men mener ikke, at navnene på erhvervsorganisationerne nødvendigvis bør anføres i lovtæksten. Afgørende for ITD er, at alle branchens organisationer har mulighed for repræsentation.

Danske Busvognmænd er meget positive omkring de foreslåede ændringer af Vejtransportrådets opgaver. Dog er foreningen forundret over forslaget til, hvem der skal udpege medlemmer af rådet. Efter foreningens opfattelse bliver rådet unødigt stort med de mange organisationer, der indstiller medlemmer til udvalget. Foreningen foreslår konkret, 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 efter foreningens opfattelse tale om, at de enkelte foreninger bliver repræsenteret flere gange.

Fagligt Fælles Forbund (3F) forundres over DI og DI Transports dobbelte repræsentation i Vejtransportrådets nye sammensætning. Foreningen henviser til, at såfremt man fastholder denne dobbeltrepræsentation, vil foreningen foreslå, at 3F ændres til 3F samt 3F Transport.

Trafikstyrelsen har noteret sig parternes synspunkter og kan oplyse, at udvidelsen af antallet af medlemmer giver mulighed for medtage en bredere vifte af repræsentanter fra brancheorganisationerne.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Erhverv
Dansk Kollektiv Trafik
Dansk Taxi Råd
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Fagligt Fælles Forbund
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
International Transport Danmark
Kommunernes Landsforening
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Trafikselskaberne i Danmark
Økonomisk Forening for Persontransport