

Beskæftigelsesministeriet

19. marts 2020

Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport)

Dansk Erhverv har modtaget Beskæftigelsesministeriets høring af 20. februar 2020 vedrørende lovforslag på vejtransportområdet med frist den 19. marts 2020.

Vi anerkender den i indledningen beskrevne proces mellem arbejdsmarkedets parter og myndighederne på området og har på den baggrund ikke nærmere overordnede bemærkninger til lovforslaget, idet vi i den forbindelse henviser til høringssvaret fra DA. Dansk Erhverv støtter dermed forslaget.

Dansk Erhverv vurderer, at kombinationen af lovforslagene på vejtransportområdet, samt de kommende vejpakker fra EU, tilsammen vil gøre livet vanskeligere for de aktører, der spekulerer i ulovlig logistik og løndumping, og dermed skabe mere ens konkurrencevilkår på transportmarkedet.

I forhold til forslagens nærmere elementer skal vi bemærke følgende:

- Det anføres i bemærkningerne at forslaget ikke vil have administrative eller økonomiske konsekvenser for tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt omkostningsniveauet i de kollektive overenskomster. Det er vi uenige i og skal anmode om, at man når tiltagene træder i kraft følger disse administrative omkostninger mhp. at minimere dem.
- Kontrollen af udenlandske virksomheders overholdelse af et lønniveau er ligeledes en nyskabelse. Det er helt afgørende at den nye lovgivning dels er så administrativt tilgængelig at virksomhederne bruger den, dels at kontrol og håndhævelse er så fintmasket at alle omfattede virksomheder, også præventivt inspireres til at overholde reglerne. Også her er der dog en administrativ omkostning, der skal følges.
- I forhold til administration af lovgivningen har det undret os at indberetningerne skal ske til et af Erhvervsstyrelsen oprettet system men håndhæves af Færdselsstyrelsen. Det virker ikke umiddelbart effektivt, men der kan naturligvis være tungtvejende grunde herfor.
- Dansk Erhverv ser med tilfredshed på udkastets forslag til § 10 e, der giver politiet adgang til, som i gældende praksis, at tilbageholde et køretøj, med hvilket der skønnes at have været foretaget en overtrædelse.

Dansk Erhverv skal desuden bemærke følgende til følgende emner:

Regeludformning og kontrol:

Det er vigtigt, at der etableres fælles EU-regler, som sikrer, at der etableres de samme regler og love i hele EU, så konkurrencen bliver ens for alle. Det er i den forbindelse afgørende, at kontroltrykket er afstemt mellem alle EU-landene. Derfor skal det prioriteres at sikre, at EU's Vej-pakke vedtages og på sigt erstatter de foreslåede regler beskrevet i denne høring, således at kontroltrykket ensrettes i hele EU.

Det vurderes eksempelvis at kunne blive særligt vanskeligt for politiet at indhente dokumentation fra et andet EU-land, hvis der ikke er tale om EU-regler, som foreskriver, at alle EU-lande har pligt til at udlevere relevant dokumentation indbyrdes til politiets kontrol.

Der bør også gøres muligt at dokumentere forholdene på papir, idet ikke alle virksomheder og chauffører har mulighed for elektronisk registrering.

Den i forslaget angivne bemyndigelsesbestemmelse vedr. nummerpladescannere skal udnyttes og indgå i den løbende og effektive kontrol af at virksomheder, der udfører cabotage- eller kombineret transport i Danmark, overholder de danske regler.

Nummerpladescannere ved grænserne bør systematisk bruges til at kontrollere lastbiler, der har opholdt sig i Danmark i en længere periode end en cabotage- eller kombineret transport normalt varer, fx ophold i Danmark længere end 3 dage. Derved kan politiet systematisk kontrollere de lastbiler, der har opholdt sig i Danmark længere end 3 dage, næste gang de krydser grænsen til Danmark.

Bevisbyrde, udenlandsk hjemmel og inddrivelse

Når lovgivningen ønskes ændret, som beskrevet i udkastet til lovgivning, er det vigtigt, at det sker med fuld bevidsthed om de praktiske udfordringer, det kan indebære for den enkelte chauffør og vognmand i dagligdagen. Nedenstående beskriver derfor nogle af de vigtigste udfordringer, så der er mulighed for at tage hensyn til dem fremadrettet.

Typisk vil det være sådan, at chaufføren får sin løn og lønseddel ved ugens eller månedens udgang, når der er overblik over, hvor lang tid den pågældende chauffør har opholdt sig i landet.

Håndhævelse – herunder hjemmel til udstedelse og inddrivelse af bøder (legalitet)

Der bør være tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af reglerne, så det har alvorlige konsekvenser for transportvirksomhederne at bryde reglerne.

Det er helt afgørende, at der føres effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske biler på transportområdet, så konkurrencen ikke skævvrides på markedet ved at alle aktører ikke følger reglerne. Der må ikke være tvivl om, at alle skal overholde reglerne, og der skal slås hårdt ned på alvorlige forseelser.

Det vurderes at kunne styrke kontrollen markant, når indsatsen er målrettet og bygger på grundig markedsovervågning og statistik.

Vi skal på baggrund af ovenstående, herunder særligt bemærkningerne om de administrative omkostninger for DA-medlemmer anbefale, at lovgivningen evalueres 1, 2 og 4 år efter ikrafttræden.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', written in a cursive style.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur