

Lovforslag nr. L 109. Fremsat den 12. februar 1982 af ministeren for offentlige arbejder

Forslag

til

Lov om ændring af lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v.

§ 1

I lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5 indsættes:

»§ 5a. Den registrerede ejer (bruger) af et motorkøretøj på 3 tons totalvægt og derover hæfter overfor føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet brugerens virksomhed og efter hans anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, såfremt sygdommen er selvforskyldt eller udgifterne afholdes efter

- 1) lovgivningen om arbejdsskadeforsikring,
- 2) lovgivningen om offentlig sygesikring,
- 3) bestemmelserne i EF-forordning 1408/71 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere og deres familimedlemmer, der flytter inden for fællesskabet, eller
- 4) bestemmelser i internationale overenskomster om social sikring.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på udgifter til retshjælp og lignende udgifter,

der opstår under kørsel i udlandet i tilfælde af konflikter med udenlandske myndigheder som følge af handlinger eller undladelser, der har en naturlig forbindelse med transportens udførelse.

Stk. 4. Den, der hæfter efter stk. 1, jfr. stk. 2, og stk. 3, skal stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet.

Stk. 5. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere bestemmelser om hæftelsen, herunder om dens omfang efter stk. 1, jfr. stk. 2, og stk. 3, og om sikkerhedsstillelsen efter stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om fritagelse for sikkerhedsstillelse ved kørsel inden for nærmere angivne områder.

2. I § 6, *stk. 1*, udgår »§ 1 i denne lov«, og i stedet indsættes: »§ 1 og § 5a, stk. 4«.

3. I § 6 indsættes efter stk. 2:

»*Stk. 3.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 5a, stk. 5, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

§ 2

§ 1 træder i kraft den 1. juni 1982.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

I takt med den udvikling, der op gennem 70erne er sket inden for den internationale gods- trafik ad vej, hvor ikke alene antallet af transporter udført med danske lastbiler har været stærkt stigende, men hvor også trafikken er blevet udført til fjernere og fjernere destinationer, er der opstået et behov for regler, der sikrer førerne og andre personer, der medvirker ved transporternes gennemførelse, mod de økonomiske problemer, der kan opstå for dem, når de under kørslen i udlandet bliver ramt af sygdom, der kræver behandling m.v., eller får behov for retshjælp som følge af, at de f. eks. impliceres i et færdselsuheld.

I almindelighed dækker sygesikringen ikke udgifter til sygdomsbehandling under erhvervsrejser i udlandet. Dette gælder dog ikke erhvervsrejser i de nordiske lande, hvor sådanne udgifter i medfør af Nordisk konvention om social tryghed stort set dækkes i samme omfang som ved sygdom i Danmark. Der findes for tiden ikke andre internationale overenskomster, der indeholder bestemmelser om en tilsvarende dækning.

I henhold til EF-forordning 1408/71 vil arbejdstagere i et EF-land under ophold i et andet medlemsland få dækket udgifter til sygdomsbehandling svarende til den dækning, opholdslandets egne borgere får.

Den dækning, der gives i de enkelte medlemslande, varierer fra land til land, men generelt set dækkes udgifterne i de andre medlemslande ikke i samme omfang som i Danmark.

Udgifter til retshjælp dækkes ikke af den ansvarsforsikring, som i henhold til færdselslovens § 105 skal være tegnet for et motorkøretøj, og det uanset om det er i forbindelse med kørsel her i landet eller i udlandet. De retlige følger af at blive indblandet f. eks. i et færdselsuheld kan i udlandet være andre og langt alvorligere for chaufføren end de følger, det kan få efter dansk retssystem.

Retshjælp i udlandet kan være meget bekostelig, og ligesom ved sygdomsbehandling kan det være nødvendigt, at der omgående stilles garanti for

dækning af f. eks. udgifter til advokatbistand for at sikre, at den pågældende straks fra sagens start får kyndig assistance og dermed den bedst mulige beskyttelse under retssagen. Der har i de senere år været flere tilfælde, hvor f. eks. en chauffør, der har været indblandet i et færdselsuheld, har været tilbageholdt i det pågældende land i længere tid, fordi der ikke har foreligget økonomisk mulighed for at skaffe chaufføren advokatbistand m.v. i det pågældende land i rette tid.

Det er urimeligt, at den økonomiske risiko for udgifter til sygdomsbehandling og retshjælp i udlandet skal ligge hos chaufføren og eventuelt andre, der medvirker ved transportens gennemførelse.

Efter den gældende overenskomst mellem Danske Vognmænds Arbejdsgiversammenslutning, D.V.A., og Specialarbejderforbundet i Danmark, SID, har arbejdsgiverne inden for vognmandsområdet (godskørsel for fremmed regning) da også påtaget sig forpligtelsen til at afholde udgifterne i forbindelse med sygdom i udlandet, men ikke udgifter til retshjælp.

Overenskomsterne, der dækker firmakørselsområdet (godskørsel for egen regning) indeholder derimod ikke bestemmelser herom – hverken for udgifter i forbindelse med sygdom eller retshjælp.

Det er regeringens opfattelse, at udgifter til såvel sygdomsbehandling m.v. og retshjælp under kørsel i udlandet generelt bør lægges hos arbejdsgiveren – og det hvad enten der er tale om vognmandskørsel (godskørsel for fremmed regning) eller firmakørsel.

I dette lovforslag fastslås det derfor, at det økonomiske ansvar for de udgifter til sygdomsbehandling og retshjælp, der opstår under kørsel hvor som helst i udlandet for førere af lastbiler og andre, der medvirker til transportens udførelse, påhviler indehaveren af den virksomhed, der gennemfører transporten.

For så vidt angår sygdomsbehandling m.v. skal føreren og de, der i øvrigt medvirker ved transportens gennemførelse, være stillet som de personer, der er omfattet af de i henhold til sygesikringslo-

ven udfærdigede regler om dækning af udgifter i forbindelse med sygdomstilfælde, ulykkestilfælde eller dødsfald, der indtræder under ferieophold eller studieophold for egen regning i udlandet, jfr. for tiden socialministeriets bekendtgørelse nr. 37 af 25. januar 1980 om rejsesygesikring. Det vil sige, at den efter lovforslaget økonomisk ansvarlige skal dække udgifter til de ydelser, der er omfattet af rejsesygesikringen og i samme omfang. Ansvar for udgifter til sygdomsbehandling m.v. gælder dog kun i det omfang, disse udgifter ikke dækkes i henhold til de ovenfor nævnte internationale retsakter.

De nærmere regler om omfanget af virksomhedsindehaverens ansvar såvel hvad udgifter til sygdomsbehandlingen som udgifter til retshjælp angår fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter en i forslaget indeholdt bemyndigelse.

Denne regel om ansvarsplaceringen er imidlertid ikke tilstrækkelig i det tilfælde, hvor arbejdsgiveren økonomisk er ude af stand til at opfylde sine forpligtelser.

Forslaget indfører derfor tillige en pligt for den ansvarlige virksomhedsindehaver til, før transporten starter, at stille sikkerhed for, at der er dækning for de udgifter af nævnte art, der kan opstå under turen. De nærmere regler herom fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter en i forslaget indeholdt bemyndigelse.

I de administrative regler, der vil blive udfærdiget i henhold til denne bemyndigelse, vil det blive fastlagt, hvilken geografisk udstrækning, der skal gælde for pligten til at stille sikkerhed samt på hvilken måde, den vil kunne opfyldes, herunder – hvis den f. eks. opfyldes i form af bankgaranti eller deponering af værdipapirer – af hvilken størrelsesorden den skal være.

Da udgifter til sygdomsbehandling m.v. under erhvervsrejser i de nordiske lande – som tidligere nævnt – stort set dækkes i samme omfang som ved sygdom i Danmark, vil kørsel i disse lande blive undtaget fra kravet om sikkerhedsstillelse. Endvidere vil lokal kørsel over den dansk/tyske grænse, som finder sted i et ikke ubetydeligt omfang, blive undtaget, idet der for denne kørsel ikke er behov for en særlig garantistillelse.

Pligten til at stille sikkerhed kan opfyldes på følgende måder:

- 1) Ved forsikringsstegning.
 - Dette kan ske såvel individuelt af den enkelte virksomhed som kollektivt af en gruppe virksomheder, f. eks. en organisation, som disse virksomheder er sluttet sammen i.

- 2) Ved en af ministeriet for offentlige arbejder godkendt garantiordning fra en organisation, hvor denne garanterer for sine medlemmer.

- Godkendelse vil være betinget af, at organisationen har tegnet en bankgaranti eller en anden form for sikkerhedsstillelse, f. eks. ved at organisationen deponerer værdipapirer til et nærmere fastsat beløb.

Papirerne skal være forsynede med en prohibitivpåtegning, således at de herefter hverken kan omsættes eller gøres til genstand for kreditorfølging uden ministeriet for offentlige arbejders samtykke.

- 3) Ved bankgaranti eller deponering af værdipapirer fra en enkelt virksomhed på et nærmere fastsat beløb.

Det beløb, en organisation skal stille i sikkerhed, vil blive af en størrelsesorden i nuværende prisniveau mellem 150.000–300.000 kr.: – afhængigt af det gennemsnitlige antal transporter til udlandet, de virksomheder, som organisationen repræsenterer, udfører pr. år.

Sikkerhedsstillelsen fra en enkelt virksomhed vil i nuværende prisniveau blive fastsat til et beløb på maksimalt 40.000–50.000 kr., idet man ved fastsættelsen af det endelige beløb naturligvis vil tage i betragtning, hvorvidt en virksomhed udelukkende skal køre inden for lande, hvor udgifter til sygdomsbehandling dækkes i medfør af internationale retsakter.

Til vurdering af de ovenfor nævnte beløb kan det oplyses, at det højeste udgiftsbeløb til sygdom og/eller retshjælp i forbindelse med udførelsen af en enkeltstående transport, som man hidtil har kendskab til, andrager ca. 40.000 kr.

Ifølge foreliggende oplysninger har der over en 10-årig periode kunnet konstateres maksimalt 6 transporter pr. år til udlandet, hvor der er opstået udgifter til sygdom/retshjælp af større omfang.

Det bliver op til føreren og de andre, der medvirker til transportens gennemførelse, selv at sikre, at der er stillet den fornødne sikkerhedsstillelse.

I givet fald må de pågældende arbejdstagere skaffe sig vished herfor ved henvendelse til indehaveren af transportvirksomheden. Arbejdstageren vil være berettiget til at nægte at udføre den pågældende arbejdsopgave, indtil han har fået vished for, at sikkerhedsstillelsen er i orden.

Hvis en virksomhed undlader at opfylde pligten til at stille sikkerhed kan følgende sanktioner bringes i anvendelse:

- 1) Straf i form af bøde.

2) Tilbagekaldelse af internationale køretilladelser givet for et længere tidsrum, (f. eks. helårstilladelser) og/eller udelukkelse fra at erhverve nye tilladelser (herunder turtilladelser) fremover.

De under 2) nævnte sanktioner kan ikke alene bringes i anvendelse overfor vognmandsvirksomheder, men i vidt omfang tillige overfor virksomheder, der udfører godskørsel for egen regning (firmakørsel), idet sådan kørsel til/gennem mange af de lande, der er omfattet af ordningen, kræver tilladelse i henhold til Danmarks bilaterale aftaler med de pågældende lande.

3) Tilbagekaldelse af nationale tilladelser i henhold til godstransportloven.

Denne sanktion kan for så vidt angår godstransporter kun anvendes over for virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning (vognmandskørsel) – derimod ikke virksomheder, der udelukkende udfører firmakørsel, idet der hertil ikke kræves tilladelse i henhold til godstransportloven.

Lovforslaget skønnes kun at få begrænsede økonomiske konsekvenser. Det får ingen personale-mæssige konsekvenser.

Specielle bemærkninger

Ad § 5a

Efter bestemmelsen påhviler det økonomiske ansvar for og pligten til at stille sikkerhed for dækning af udgifter af den i bestemmelsen omhandlede art, der kan opstå under kørslen, den registrerede ejer (bruger) af motorkøretøjet. Efter godstransportloven skal – hvad enten kørslen udføres for egen regning (som firmakørsel) eller for fremmed regning (som vognmandskørsel) motorkøretøjet som hovedregel tilhøre den, der står for transportens udførelse – ved vognmandskørsel tilladelsesindehaveren. Det vil sige han skal være registreret som ejer. Imidlertid anerkender godstransportloven, at den, der alene er registreret som bruger af køretøjet, kan ligestilles med køretøjets ejer, såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold – det vil sige at leasing er et normalt led i lessors erhverv. For også at være dækket ind i en sådan leasingsituation, er forpligtelserne i denne lov knyttet til den registrerede ejer (bruger).

Godstransportloven omfatter alene godskørsel med motorkøretøjer over 6 tons totalvægt. Efter de bestemmelser, der gælder for international godskørsel ad vej inden for EF er kørsel med mindre køretøjer liberaliseret, og det samme gælder også

mange af de tosidige aftaler, som Danmark har indgået med de europæiske lande. Da der imidlertid foregår en del internationale godstransporter med mindre lastvogne, og behovet for regler af den art, som dette lovforslag indeholder, må være det samme uanset køretøjets størrelse, omfatter lovforslaget al lastbilkørsel således, at alene motorkøretøjer under 3 tons totalvægt (varevogne) er undtaget. Benyttelsen af varevogne til international godstransport må i praksis anses for meget begrænset, hvortil kommer at sådanne vogne i vidt omfang bruges til privat persontransport.

De personer, der er dækket ind under den registrerede ejers (brugers) ansvar, er for det første føreren af køretøjet. Ved anvendelsen af begrebet »fører af motorkøretøjet« er det hensigten at understrege, at den ordning, som lovforslaget bygger på, også skal omfatte de selvkørende vognmænd, hvilket må anses for nødvendigt bl. a. for at undgå, at ordningen skaber uensartede konkurrencevilkår blandt de forskellige vognmandsvirksomheder.

Ansvarret omfatter ikke alene føreren, herunder en eventuel »hjelpechauffør«, men også andre personer, der detager i og medvirker ved transportens gennemførelse. Forudsætningen herfor er dog, at de pågældende personer er tilknyttet den registrerede ejers (brugers) virksomhed, f. eks. ved et ansættelsesforhold, og på hans vegne og efter hans anmodning deltager i og medvirker ved transportens gennemførelse. Hvis transportkunden sender en hos ham ansat person med for, at denne kan medvirke til transportens gennemførelse, er denne person således ikke dækket af ansvarret.

Hvis den medfølgende person nok er ansat hos den registrerede ejer (bruger), men denne ikke har anmodet ham om at deltage i transporten, idet dette sker efter eget ønske, f. eks. for at feriere, er en sådan person heller ikke omfattet af ansvarret.

Under udgifter i forbindelse med sygdom falder:

udgifter til lægehjælp, herunder hospitalsophold og lægeordineret medicin,

udgifter til lægeordineret hjemtransport, og

udgifter til hjemtransport ved den sikredes død.

Hvis sygdommen er selvforskyldt, f. eks. hvis den pågældende kommer til skade i spirituspåvirket tilstand eller i kådhed har udsat sig for en unødvendig stor risiko, bortfalder ansvarret.

Om ansvarets bortfald i det omfang, disse udgifter dækkes af den offentlige sygesikring eller i henhold til internationale aftaler, henvises til de almindelige bemærkninger.

For så vidt angår lovgivningen om arbejdsskade- og forsikring kan det oplyses, at denne forsikring også efter gældende regler dækker udgifter i forbindelse med arbejdsskader, der indtræffer i udlandet, når arbejdstagerens ophold i udlandet ikke er af længere varighed end 1 år.

Under udgifter til retshjælp falder først og fremmest udgifter til advokatbistand.

For så vidt angår »lignende udgifter« tænktes først og fremmest på krav fra de lokale myndigheder om sikkerhedsstillelse til dækning af eventuelle erstatningskrav, som fra de pågældende myndigheders side stilles som betingelse for at tillade føreren eller en anden, der medvirker ved transportens gennemførelse, at udrejse fra det land, hvor uheldet er indtruffet.

Ansvar for udgifter til retshjælp og lignende udgifter omfatter alene tilfælde, hvor der i udlandet rejses retssag mod føreren m.v. for handlinger eller undladelser, der har en naturlig (adækvat) forbindelse med transportens udførelse.

Det vil typisk dreje sig om færdselslovovertrædelser, hvad enten disse konstateres i forbindelse med et færdselsuheld eller f. eks. i forbindelse med politikontrol.

Ansvar indtræder ved selv groft uagtsomme færdselslovovertrædelser – herunder også hastigheds- og sikkerhedslovs overtrædelser og mangler ved materiellet.

At der samtidig foreligger overtrædelse af anden lovgivning, f. eks. almindelige straffelovover-

trædelser som uagtsomt manddrab, grov legemsbeskadigelse, undvigelse fra gerningssted m.v., ændrer ikke ved ansvaret for udgifter til retshjælp.

Er der tale om et færdselsuheld, omfatter ansvaret udgifterne til retshjælp såvel i forbindelse med den rent strafferetlige bedømmelse af forholdet som ved den civile retlige bedømmelse af et eventuelt erstatningskrav.

Har føreren kørt i spirituspåvirket tilstand, bortfalder ansvaret for udgifter til retshjælp. Det samme gælder f. eks. tilfælde, hvor førerens overtrædelse består i manipulation med fartskriver eller smugleri.

Hvor førerens handling ikke har forbindelse med transportens udførelse, indtræder ansvaret ikke. Det gælder f. eks., hvor han begår tyveri eller i tilfælde, hvor han under kørsel i et andet køretøj end det til transporten anvendte bliver indblandet i et færdselsuheld. Hvis han f. eks. lejer en vogn, eller begår brugstyveri af en vogn, vil en sådan situation ikke være omfattet af ansvaret.

For så vidt angår den i stk. 5 givne bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at give nærmere regler om hæftelsen og sikkerhedsstillelsen henvises til de almindelige bemærkninger. For så vidt angår bemyndigelsen til i disse regler at fritage kørsel i visse områder fra kravet om sikkerhedsstillelse henvises ligeledes til de almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at kørsel i de nordiske lande og lokalkørsel over den dansk/tyske grænse vil blive fritaget.