

F. t. l. vedr. godskørsel

Lovforslag nr. L 23. Fremsat den 26. oktober 1994 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992, foretages følgende ændringer:

1. § 7, stk. 1, affattes således:

»Vejtransportrådet består af 8 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 2 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, ét medlem efter indstilling fra SiD og ét medlem efter indstilling fra Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.«.

2. I § 7 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Rådet træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde, hvor stemmerne står lige, er formandens stemme afgørende.«.

3. I § 14, stk. 2, ændres »afvikling, afhændelse« til: »rekonstruktion efter betalingsstandsning, afhændelse, afvikling«.

4. I § 16 indsættes som stk. 2 - 3:

»Stk. 2. Såfremt der udføres godskørsel for fremmed regning, uden at der foreligger tilladelse hertil, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil godset kan viderebefordres i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og forskrifter udstedt i medfør af denne. Politiet

skal i forbindelse hermed vejlede om prøvelsesretten, jf. stk. 3.

Stk. 3. Ejeren eller føreren af et tilbageholdt køretøj kan forlange tilbageholdelsen prøvet ved retten. Indbringelse for retten har ikke opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Retten træffer ved kendelse afgørelse om tilbageholdelsen.«.

5. Efter § 16 indsættes:

»§ 16 a. Politiet kan foretage ransagning af køretøjet i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«.

6. Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen kan der ske konfiskation af det ved overtrædelser anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Stk. 2. I øvrigt gælder borgerlig straffelovs regler om konfiskation.«.

7. Overalt i loven ændres »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« til: »Færdselsstyrelsen«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1995.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. De gældende regler vedrørende godskørsel ad landevej er indeholdt i lov nr. 851 af 21. december 1988 om godskørsel med motorkøretøjer som ændret ved lov nr. 839 af 18. december 1991, jf. lovbekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992, samt Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 703 af 17. oktober 1990 om godskørsel.

Ifølge loven og bekendtgørelsen er godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer, hvis samlede totalvægt overstiger 6 tons, undergivet en offentlig regulering. Der stilles en række kvalifikationskrav til den, der udfører eller ansøger om at kunne udføre godskørsel for fremmed regning. Disse krav vedrører den pågældendes økonomiske og faglige baggrund samt vandelsmæssige forhold.

Udførelse af firmakørsel, hvorved forstås en virksomheds benyttelse af eget motorkøretøj eller vogn-tog til transport af egne produkter m.v., jf. § 1, stk. 4, i loven, kræver ikke tilladelse i henhold til godskørselslovgivningen. Såfremt motorkøretøjets totalvægt overstiger 6 tons skal der ske anmeldelse til et motor-kontor, medmindre den registrerede bruger har tilladelse til godskørsel for fremmed regning.

Baggrunden for at indføre krav til den, der ansøger om at udføre godskørsel for fremmed regning, var bl.a. ønsket om at skabe mere lige konkurrencevilkår inden for erhvervet og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere samt at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side udfoldes for at øge færdselssikkerheden.

I de godt fem år den nugældende ordning har fungeret, har det vist sig, at de krav, der stilles til vognmænd og ansøgere til tilladelse til godskørsel, ikke i fuldt omfang sikrer, at erhvervets udøvere er tilstrækkelig økonomisk og kvalitativt funderet. Herudover er det konstateret, at der i et ikke ubetydeligt omfang udføres godskørsel uden tilladelse, hvilket virker konkurrenceforvridende og er til stor skade for erhvervets lovlige udøvere.

2. Trafikministeriets udvalg vedrørende revision af godskørselslovgivningen

Med henblik på en gennemgang af godskørselslovgivningen nedsatte Trafikministeriet et udvalg i efteråret 1993 bestående af repræsentanter for Trafikministeriet, Direktoratet for Vejtransport (nu Færdselsstyrelsen), Danske Vognmænd (DV), Foreningen af Danske Eksporthvognmænd (FDE), Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening (VA) og Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD).

Udvalget har gennemgået følgende emner med relation til godskørselslovgivningen (lov om godskørsel og bekendtgørelse om godskørsel):

- Adgang til erhvervet.
- Betalingsstandsning.
- Afgrænsning af kørsel for fremmed regning.
- Kontrol/sanktioner.
- Vejtransportrådets sammensætning.

Der redegøres nedenfor for resultatet af udvalgets overvejelser:

Hovedsigtet med gennemgangen af lovgivningen er at foreslå eventuelle stramninger heri med henblik på at højne standarden i erhvervet yderligere samt at sikre, at der rent faktisk ikke kan udføres kørsel for fremmed regning uden tilladelse. Såvel godskørselsloven som godskørselsbekendtgørelsen er blevet gennemgået. Nogle af udvalgets forslag vedrører således ændringer i selve loven, medens andre vedrører ændringer, der kan gennemføres alene i bekendtgørelsesform.

For så vidt angår krav til faglige kvalifikationer finder udvalget, at der bør ske en stramning/forbedring af indholdet af vognmandskurserne, idet vognmandens faglige kvalifikationer må anses for afgørende for, om han kan administrere en vognmandsvirksomhed. Det kan f.eks. gennemføres ved at udvide kursuskravet fra 2 til 3 uger. Dette ville muliggøre en grundigere indsats på nøgleområderne, herunder driftsøkonomi inden for vognmandsvirksomhed. Der bør fortsat, som efter de gældende regler, kunne meddeles dispensation fra kursuskravet, såfremt ansøgeren kan dokumentere en relevant uddannelse.

For så vidt angår godskørselslovgivningens krav til økonomisk baggrund vil det være hensigtsmæs-

sigt at foretage følgende stramninger af kravet til ansøgers økonomiske baggrund:

- 1) Minimumskravet til egenkapital forhøjes fra 100.000 kr. til 150.000 kr. og økonomikravet for hver ekstra tilladelse hæves fra 25.000 kr. til 30.000 kr.,
- 2) der skal fortsat kunne vælges mellem at dokumentere tilstrækkelig egenkapital eller at stille tilsvarende sikkerhed (garanti) gennem pengeinstitut eller forsikringselskab,
- 3) ved opgørelsen af egenkapitalen skal følges en nærmere fastsat fremgangsmåde, der fremgår af en af Færdselsstyrelsen udarbejdet vejledning,
- 4) indholdet af sikkerhedsstillelsen omformuleres, således at det klart fremgår, at garantien er gældende for alle berettigede krav, som hidrører fra perioden frem til fristdagen.

For så vidt angår godskørselslovgivningens krav til vognmænd og ansøgers vandel var der enighed om, at disse fungerer efter hensigten, og at der derfor ikke er noget behov for ændring/stramning af disse regler.

Med hensyn til godskørselslovens bestemmelser om betalingsstandsning bør det efter udvalgets opfattelse tydeliggøres i loven, at også rekonstruktion er en mulig udgang på en anmeldt betalingsstandsning i overensstemmelse med intentionerne bag betalingsstandsningens institut. En sådan tydeliggørelse kan opnås ved, at den nuværende formulering i godskørselslovens § 14, stk. 2, ændres til, at der kan udstedes midlertidig(e) tilladelse(r) til at »fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion efter betalingsstandsning, afhændelse, afvikling eller lignende«. Muligheden for videreførelse bør også tydeliggøres i bemærkningerne til lovforslaget.

Samtidig finder udvalget, at det i lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen bør præciseres, at det ved vurderingen af, om der skal udstedes nye (permanente) tilladelser til fortsættelse af virksomheden, bør tillægges betydning, om kreditorerne har accepteret en rekonstruktionsordning. Udgangspunktet er således, at hvis der ikke er andre forhold, der taler imod, og kreditorerne har accepteret en rekonstruktionsordning, kan virksomheden få udstedt nye tilladelser og dermed få lov til at fortsætte. Et af de forhold, der bør tages i betragtning, er ligeledes, om det er første gang, den pågældende virksomhed har anmeldt betalingsstandsning.

Tilladelsen bør »synliggøres«, hvilket kan ske ved en særlig nummerplade eller ved påføring af journalnummeret på siden af vognen.

Såfremt det konstateres, at der udføres godskørsel for fremmed regning, uden at tilladelsesgrundlaget er i orden, skal lastbilen effektivt kunne hindres i at

køre videre. Inddragelse af nummerpladerne vil være en effektiv foranstaltning med henblik på at opnå dette mål. Inddragelsen skal naturligvis kun kunne ske, såfremt det er helt klart, at der foreligger kørsel uden tilladelse. Spørgsmålet om inddragelse af nummerplader skal overvejes nærmere, idet det centrale er en effektiv tilbageholdelse af lastbilen.

Der bør efter udvalgets opfattelse kunne indhentes oplysninger vedrørende en vognmand og dennes lastbiler ved direkte adgang til Centralregisteret for Motorkøretøjer og Færdselsstyrelsens register over vognmænd. Dette vil gøre det lettere for Færdselsstyrelsen og politiet meget hurtigt at indhente alle relevante oplysninger om en vognmand.

Der bør være mulighed for skrappe sanktioner over for udførelse af godskørsel for fremmed regning uden tilladelse under dække af firmakørsel. En parallel til tilbagekaldelsesadgangen på vognmandsområdet kunne således være, at det pågældende firma mister retten til at udføre firmakørsel.

Man skal være opmærksom på, at medvirken til ulovlig godskørsel er strafbart. Det er i denne forbindelse i øvrigt udvalgets generelle opfattelse, at relevante myndigheder og organisationer bør overveje at indføre kvalifikationskrav til speditorer i lighed med, hvad der gælder for vognmandserhvervet.

Efter den gældende bestemmelse i godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 4, jf. § 2 i lov om godskørsel, er slamsugere, der udfører transport af oprenset materiale fra kloaker, tanke og brønde samt affald fra landbrugsproduktion, ikke omfattet af kravet om tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning. Der var enighed om, at der ikke er nogen saglig grund til, at slamsugere er omfattet af denne undtagelsesbestemmelse. Slamsugning er således underordnet i forhold til hovedenterprisen, som er godskørsel for fremmed regning. Ved denne ændring sidestilles kørsel med fast affald (renovation) med flydende affald (slam m.v.).

Det fremgår af § 1 i godskørselsbekendtgørelsen, at det kræver tilladelse at udføre godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller vogntog med en samlet totalvægt på mere end 6 tons. Der var i udvalget enighed om at ændre denne bestemmelse, således at »med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons« ændres til »der er typegodkendt med en samlet totalvægt på mere end 6 tons«. Herved undgås situationer, hvor adgangen til »at nedveje« et køretøj bliver misbrugt med henblik på ved indregistrering at bringe køretøjet under den afgørende 6 tons grænse. Herved kommer man den »gråzone« til livs, hvor det gennem nedvejning er muligt at undgå lovens kvalifikationskrav m.v., uagtet at man reelt udfører godskørsel for fremmed regning i direkte

konkurrence med godkendte vognmænd. Ændringen vil omvendt ikke berøre dem, der fuldt legalt »nedvejer« deres køretøj i forbindelse med indregistreringen som følge af, at de i det væsentligste udfører volumentransport.

Efter den gældende godskørselslov består Vejtransportrådet af 7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 3 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra henholdsvis Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, SiD, samt Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Udvalget har overvejet hensigtsmæssigheden af Vejtransportrådets sammensætning. Der har ikke været nogen entydig opfattelse vedrørende dette spørgsmål, idet det dels har været fremført, at den eksisterende sammensætning er dækkende for interesserne på dette område, dels at en bredere repræsentation i rådet bedre vil afspejle alle interesser og problemstillinger inden for godskørselsområdet, og at rådet derfor vil få et bedre beslutningsgrundlag.

3. EU's Vismandsrapport om landevejstransport

En EU-vismandsrapport (Undersøgelsesudvalgets Rapport om landevejstransporten i Det Europæiske Indre Marked) fra juni 1994 dokumenterer, at de ovenfor omtalte problemer er generelle inden for vognmandserhvervet i EU. I rapporten henstilles det, at der foretages stramninger af de nugældende EU-regler, og det anbefales bl.a. at indføre skærpede krav til en ansøgers økonomi og faglige dygtighed.

Endvidere peges der i rapporten på, at der i EU generelt kan konstateres en manglende overholdelse af bestemmelser om godskørsel, og at dette måske er det største enkeltproblem, idet dette ikke kun forvrider konkurrencen, men også bringer de ansatte i erhvervet og offentligheden i fare. Det anføres endvidere i rapporten, at overholdelsen af bestemmelserne er afhængig af evnen til at afsløre overtrædelser, og evnen til at afskrække folk fra at overtræde bestemmelserne, både via en høj sandsynlighed for afsløring og passende sanktionsmuligheder. Henstillingerne i vismandsrapporten stemmer i vidt omfang overens med resultatet af det ovenfor nævnte udvalgsarbejde.

4. Vejbenyttelsesafgift, vægtafgift, godskørselslovgivningen, telematik m.v.

I 1993 vedtog Rådet et direktiv om køretøjsafgifter og vejbenyttelsesafgifter (93/89/EØF af 25. oktober 1993). Direktivet omfatter alene lastbiler over 12 tons. For så vidt angår vejbenyttelsesafgifter kan landene fra 1. januar 1995 indføre en tidsafhængig vej-

benyttelsesafgift for motorveje (og eventuelt andre højklassede veje). Danmark har sammen med Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg den 9. februar 1994 indgået en aftale om opkrævning af en fælles vejbenyttelsesafgift.

Indførelsen af en vejbenyttelsesafgift har været drøftet mellem Trafikministeriet, Skatteministeriet og vognmandsorganisationerne, og der er mellem disse parter indgået aftale om, at der samtidig med indførelsen af en vejbenyttelsesafgift tages en række andre initiativer.

For Trafikministeriets vedkommende indgår ændringer af godskørselsloven ifølge nærværende lovforslag, de ovenfor nævnte ændringer i godskørselsbekendtgørelsen samt ændring af færdselslovens bestemmelser om traktorer. Endvidere indgår, at der inden for den på finanslovsforslaget for Trafikministeriet afsatte trafikpulje afsættes 10 mill. kr. over en 3-årig periode til telematikprojekter.

For Skatteministeriets vedkommende er der udover indførelsen af vejbenyttelsesafgift tale om nedsættelse af vægtafgiften for tunge lastbiler til EU's minimumsatser, fjernelse af afgiften på ansvarsforsikringer for vognmænd med lastbiler, reduktion af en tidligere vedtaget afgiftsstigning på diesesolie samt indførelse af en bestemmelse om farvning af afgiftsfri diesel. Endelig sker der en tilbageførsel af vægtafgiften for 1994, der svarer til en reduktion fra 1. april 1994 af vægtafgiften til mindstesatsen efter vejbenyttelsesafgiftsdirektivet.

I overensstemmelse hermed er der fremsat forslag til lov om vejbenyttelsesafgift og forslag til ændring af lov om vægtafgift m.v. Der arbejdes endvidere med fremsættelsen af et forslag til ændring af færdselsloven.

5. Trafikministeriets overvejelser vedrørende resultatet af udvalgsarbejdet

Resultatet af godskørselsudvalgets arbejde har efterfølgende været nøje vurderet i Trafikministeriet i samarbejde med relevante myndigheder. Det er ministeriets generelle opfattelse, at udvalgsarbejdet danner et godt grundlag for udarbejdelse af forslag til stramning af godskørselsloven og -bekendtgørelsen med henblik på tilvejebringelse af ordentlige forhold og mere fair konkurrencevilkår på godskørselsområdet. Det er endvidere ministeriets opfattelse, at de nødvendige foranstaltninger bør afpasses efter de faktiske forhold, idet det afgørende er, at de nævnte formål tilgodeses på en så hensigtsmæssig måde som muligt. Trafikministeriet er grundlæggende enig i udvalgets forslag til ændring af godskørselsloven og -bekendtgørelsen.

Godskørsel for fremmed regning uden tilladelse

For så vidt angår udvalgets forslag om adgang til at inddrage et motorkøretøjs nummerplader er det ministeriets opfattelse, at formålet med en sådan regel – effektiv standsning af en ulovlig godstransport – vil kunne opnås ved at udvide og præcisere politiets adgang til at tilbageholde et motorkøretøj, såfremt det benyttes til at udføre godskørsel for fremmed regning i strid med lovgivningen. Herudover ville der ved pladeklipping være et problem i relation til færdselslovgivningen, idet køretøjet ikke lovligt kan henstilles på offentlig vej uden nummerplade.

I bemærkningerne til forslaget til den eksisterende lov er der om tilbageholdelsesadgangen anført, at det må bero på en konkret vurdering om tilbageholdelse (kørselsforbud) er nødvendig eller tilstrækkelig for at hindre eventuelle yderligere overtrædelser.

Da en tilbageholdelse af et motorkøretøj i sagens natur har alvorlige konsekvenser for den registrerede bruger af det pågældende motorkøretøj, skal der naturligvis være den fornødne klarhed, før politiet tager et sådant skridt. Tilbageholdelsen kan ikke udstrækkes længere end til det øjeblik, hvor det medfølgende gods viderebefordres i overensstemmelse med bestemmelserne i loven og forskrifter udstedt i medfør af denne (godskørselsbekendtgørelsen).

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at øge respekten for lovens tilladelsessystem og at gøre det klart for den, der indgår en aftale med en vognmand om transport af gods, at det ikke kan »betale sig« at benytte uautoriserede vognmænd.

Konfiskation

I lovforslaget foreslås indført en ny bestemmelse, § 17a, om konfiskation af motorkøretøj, der har været anvendt til ulovlig godskørsel. Konfiskation skal kun kunne ske ved grove eller gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen og kun, såfremt det er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen og konfiskationen ikke er urimelig. Bestemmelsen skal således kun bringes i anvendelse, hvis myndighederne ikke har kunnet bringe den ulovlige godskørsel til ophør ved anvendelse af de øvrige eksisterende sanktionsmuligheder (tilbageholdelse, bøder).

Ved medvirken til udførelse af ulovlig godskørsel vil sanktionsbestemmelserne finde tilsvarende anvendelse. Det vil sige, at medvirken til overtrædelser af lovgivningen også vil kunne medføre idømmelse af bøder. Der tænkes her særligt på en speditørs medvirken, idet speditøren ofte spiller en væsentlig

rolle i forbindelse med iværksættelse/udførelse af godskørsel.

Firmakørsel

Ifølge registreringsbekendtgørelsen § 51, stk. 1, skal ethvert motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons, der anvendes til firmakørsel, anmeldes til et motorkontor, medmindre den registrerede bruger har tilladelse til godskørsel for fremmed regning.

Ved firmakørsel forstås kørsel med gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af det køretøj, der benyttes til transport, eller som denne lejer, udlejer, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Godskørslen må kun være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter og skal udføres af en chauffør ansat hos denne.

Der stilles i lovgivningen ingen krav til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel for den, der udfører firmakørsel. Da firmakørslen er tilladelsesfri, er der ikke nogen mulighed for tilbagekaldelse af retten til at udføre denne form for godstransport. Det er i større omfang konstateret, at motorkøretøjer, der benyttes til at udføre firmakørsel, er blevet anvendt til at transportere gods for fremmed regning. Det er ikke rimeligt, at de pågældende personer kan fortsætte med at udføre firmakørsel, når vognmænd, der opfylder en række kvalifikationskrav i lovgivningen for at få tilladelse til godskørsel for fremmed regning, kan få tilbagekaldt deres tilladelse og dermed ret til at udføre godskørsel.

For at sidestille disse to typer af transport på dette punkt vil der være mulighed for anklagemyndigheden og dermed domstolene i forbindelse med sager vedrørende overtrædelser af godskørselslovgivningen at overveje, om der for personer, der er ansvarlige ledere af virksomheder, der er anmeldt til firmakørsel, ved grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, skal ske frakendelse af retten til at udføre firmakørsel, i overensstemmelse med straffelovens § 79, stk. 2.

Betalingsstandsning

Efter den gældende lov bortfalder en tilladelse til godskørsel eller en godkendelse som ansvarlig leder, såfremt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen har anmeldt betalingsstandsning. Efter anmeldelse inden 14 dage til Færdselsstyrelsen kan en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning få tilladelse til at »fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende«. Ved lovforslaget præciseres det, at resultatet af betalingsstands-

ningen også kan føre til en rekonstruktion af virksomheden.

Vejtransportrådet

Efter den gældende godskørselslov består Vejtransportrådet af 7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 3 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra henholdsvis Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, SiD samt Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab. I lovforslaget foreslås Vejtransportrådets medlemstal udvidet fra 7 til 8. Da rådets medlemstal herved bliver lige, præciseres det samtidig i forslaget til § 7, stk. 4, at formandens stemme er afgørende i tilfælde, hvor stemmerne står lige ved en afstemning i rådet.

Navneændring

Endelig indeholder forslaget en bestemmelse om, at »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« samtlige steder i loven erstattes med »Færdselsstyrelsen«, der er en nyoprettet styrelse under Trafikministeriet, og som pr. 1. april 1994 har overtaget Direktoratet for Vejtransports hidtidige opgaver og beføjelser.

6. Bekendtgørelse om godskørsel

Ministeriet vil i forbindelse med lovforslagets vedtagelse udarbejde en ny bekendtgørelse om godskørsel, hvorved de ovenfor nævnte indstillinger fra det gennemførte udvalgsarbejde, som ikke kræver lovændring, vil blive gennemført. Det drejer sig om skærpende af kravet til økonomisk baggrund, medtagelse af slamsugere under tilladelseskravet, præcisering af vægtgrænsen på 6 tons (typegodkendelse) for motorkøretøjer, samt mærkning af motorkøretøjer.

For så vidt angår skærpende af kursuskravet, som også er anbefalet af udvalget, kan dette gennemføres uden ændring af bekendtgørelsen, idet Trafikministeriet i henhold til de gældende regler kan skærpe kravet for godkendelse af kurser (f. eks. ved udvidelse af kursusperioden fra 2 til 3 uger og/eller indførelse af skarpere eksamenskrav).

7. Lovforslaget har ikke direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser. Indirekte vil gennemførelse af lovforslagets bestemmelser imidlertid medføre, at der dels skabes fair konkurrencevilkår for de autoriserede vognmænd, dels sikres, at vognmændene får en bedre økonomisk baggrund for at kunne udføre godskørsel. Det kan således konkluderes, at der med den foreslåede lovændring vil være skabt grundlag

for en sundere og bedre funderet vognmandsbranche i Danmark.

8. Lovforslaget vil i et mindre omfang medføre udgifter for staten i forbindelse med etablering af EDB. Lovforslaget vil ikke indebære øgede udgifter for amtskommunerne og kommunerne.

9. Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren straks oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1 og 2

I henhold til § 7, stk. 1, i godskørselsloven består Vejtransportrådet af 7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 3 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra henholdsvis Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, SiD samt Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Det foreslås at udvide Vejtransportrådets medlemstal fra 7 til 8. Udvidelsen sker ved, at Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksporthvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening får ret til i fællesskab at indstille 2 medlemmer af rådet. Ved den foreslåede udvidelse vil rådet få en bredere repræsentation fra vognmandserhvervet, idet de tre organisationer samlet repræsenterer de forskellige interessegrupper i relation til godskørsel for fremmed regning. Da rådets medlemstal herved bliver lige, præciseres det samtidig i forslaget til § 7, stk. 4, at formandens stemme er afgørende i tilfælde, hvor stemmerne står lige ved en afstemning i rådet. Denne bestemmelse svarer til den eksisterende regel i den af trafikministeren fastsatte forretningsorden for rådet.

Til nr. 3

Efter § 14 i godskørselsloven bortfalder en tilladelse til godskørsel eller en godkendelse som ansvarlig leder, såfremt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen har anmeldt betalingsstandsning. Efter anmeldelse inden 14 dage til Færdselsstyrelsen kan en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning få tilladelse til at »fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende«. Ved lovfør-

slaget præciseres det i § 14, stk. 2, at resultatet af betalingsstandsningen også kan føre til en rekonstruktion af virksomheden.

Ved vurderingen af, om der skal udstedes nye permanente tilladelser til fortsættelse af en sådan virksomhed, bør det tillægges betydning, om kreditorerne har accepteret en rekonstruktionsordning. Udgangspunktet er således, at hvis der ikke er andre forhold, der taler imod, og kreditorerne har accepteret en rekonstruktionsordning, kan virksomheden få udstedt nye tilladelser og dermed få lov til at fortsætte. Et af de forhold, der bør tages i betragtning, er ligeledes, om det er første gang, den pågældende virksomhed har anmeldt betalingsstandsning.

Til nr. 4

Ved lovforslaget indsættes stk. 2-3 som nye stykker til § 16 i godskørselsloven. Det gøres herved muligt for politiet i videre omfang at tilbageholde et motorkøretøj, såfremt det konstateres, at der udføres godskørsel for fremmed regning uden tilladelse hertil.

De foreslåede ændringer skal ses i sammenhæng med den eksisterende adgang i § 16 til at tilbageholde et motorkøretøj, såfremt dette benyttes til at udføre godskørsel for fremmed regning i strid med lovgivningen. I bemærkningerne til forslaget til den eksisterende lov er der om tilbageholdelsesadgangen anført, at det må bero på en konkret vurdering om tilbageholdelse (kørselsforbud) er nødvendig eller tilstrækkelig for at hindre eventuelle yderligere overtrædelser.

Da tilbageholdelse af et motorkøretøj i sagens natur har alvorlige konsekvenser for den registrerede bruger af det pågældende motorkøretøj, skal der naturligvis være den fornødne klarhed, før politiet tager et sådant skridt. Politiet skal således dels kunne konstatere, at der er udstedt tilladelse til godskørsel for fremmed regning, dels kunne konstatere om det medfølgende gods transporteres for fremmed regning. En påstand fra vognmanden (chaufføren) om, at der er tale om firmakørsel, skal på denne baggrund klart kunne af- eller bekræftes af politiet i forbindelse med standsning og kontrol af motorkøretøjet.

Politiet har hidtil kunnet indhente oplysninger fra Færdselsstyrelsen i styrelsens åbningstid (dagtimerne) ved telefonisk henvendelse hertil vedrørende en vognmands tilladelsesforhold.

Det er imidlertid hensigten, at politiet direkte og på alle tider af døgnet skal kunne trække oplysninger vedrørende udstedelse af tilladelser til godskørsel fra Færdselsstyrelsen, der administrerer dette område som sekretariat for Vejtransportrådet. Det

bemærkes i denne forbindelse, at Færdselsstyrelsen i løbet af efteråret 1994 forventes at færdiggøre et edb-baseret register over samtlige vognmænd, der udfører godskørsel for fremmed regning, herunder oplysninger om udstedte tilladelser, godkendte ansvarlige ledere af de pågældende virksomheder samt andre oplysninger, der er relevante vedrørende vognmandsvirksomheder. Politiet har herudover allerede nu mulighed for at indhente oplysninger om motorkøretøjers registreringsforhold (godskørsel/firmakørsel).

Ved den foreslåede bestemmelse i § 16, stk. 2, bestemmes det, at politiet kan foretage tilbageholdelse af et køretøj, der udfører ulovlig godskørsel, indtil det medfølgende gods kan viderebefordres i overensstemmelse med bestemmelserne i loven og forskrifter udstedt i medfør af denne (godskørselsbekendtgørelsen). Denne præcisering indebærer, at en vognmand, der udfører ulovlig godskørsel og hvis motorkøretøj tilbageholdes af politiet, ikke kan fortsætte transporten af det medfølgende gods til bestemmelsesstedet. Der skal således ske en omladning af godset til et motorkøretøj, hvis registrerede bruger har tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning. Det bemærkes i denne forbindelse, at forholdet også kan være det, at godset vil kunne videretransporteres som lovlig firmakørsel af den virksomhed, der ejer godset eller har forarbejdet dette m.v.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre overholdelse af tilladelseskravet og at gøre det klart for den, der indgår en aftale med en vognmand om transport af gods, at hvis han indgår aftalen med en uautoriseret vognmand, risikerer han, at godskørslen bliver standset, og transporten dermed bliver forsinket på grund af tilbageholdelsen og den nødvendige omladning af godset. Der er således reelt tale om en opfordring til transportkøberne om, at disse, inden indgåelse af en transportaftale med en vognmand, sikrer sig, at den pågældende vognmand har den nødvendige tilladelse i henhold til godskørselsloven.

Det vil bero på politiets skøn i forbindelse med standsning og kontrol af motorkøretøjer, der benyttes til godskørsel, hvilke skridt der skal tages i den pågældende situation.

Såfremt politiet ved indhentning af oplysninger om registrerings- og tilladelsesforhold hos Centralregisteret for Motorkøretøjer og Færdselsstyrelsen konstaterer, at der udføres godskørsel uden tilladelse, bør politiets reaktion være tilbageholdelse af køretøjet.

Konstateres det således entydigt, at den pågældende vognmand ikke har tilladelse til godskørsel, og der ikke er tale om lovlig firmakørsel, skal køretø-

jet tilbageholdes, indtil godset er omladet og viderebefordres af en vognmand med den nødvendige tilladelse. Politiet skal ved tilbageholdelsen sikre sig, at køretøjet på en effektiv, fysisk måde hindres i at kunne fortsætte kørslen, så længe tilbageholdelsen varer. Dette kan ske ved, at politiet tilkalder assistance, f.eks. fra redningskorps, med henblik på effektivt at blokere køretøjets muligheder for at køre videre.

Tilbageholdelsen kan opretholdes, så længe der ikke er sket en omladning af godset til en vognmand, der, som nævnt ovenfor, har tilladelse til at viderebefordre godset. Politiet bør ved tilbageholdelsen sikre sig, at køretøjet er aflåst og at eventuel pressening m.v. er lukket, såfremt dette er muligt.

Ansvaret for godset og den videre befordring af dette påhviler uanset tilbageholdelsen den, der udfører den ulovlige godskørsel (transportøren). Det er således ikke hensigten, at politiet under tilbageholdelsen skal være forpligtet til at bevogte køretøjet, fx. for at undgå tyveri af lasten eller lignende.

Den foreslåede bestemmelse i § 16, stk. 3, vedrører domstolsprøvelse af politiets afgørelser om tilbageholdelse og fastsætter regler om, hvem der kan forlange en sådan prøvelse.

Domstolsprøvelsen vil være mulig i alle tilfælde, men vil formentlig have særlig betydning, såfremt tilbageholdelsen undtagelsesvis måtte blive af længere varighed.

Det præciseres ved bestemmelsen endvidere, at indbringelse for retten som udgangspunkt ikke har opsættende virkning. Retten har dog kompetence til i særlige tilfælde at tillægge indbringelsen en sådan virkning.

Tilbageholdelsen må som en del af forberedelsen af en straffesag prøves i strafferetsplejens former, jf. herved særligt retsplejelovens 4. bogs 1. afsnit om almindelige bestemmelser vedrørende strafferetsplejen og kapitel 67 om almindelige bestemmelser om efterforskning.

Politiet skal i forbindelse med tilbageholdelsen af køretøjet vejlede føreren om retten til at få tilbageholdelsen prøvet ved domstolene, jf. forslaget til § 16, stk. 2, sidste punktum.

Til nr. 5

I forslaget til § 16 a indføres der hjemmel til, at politiet kan foretage ransagning af køretøjet i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Adgangen til ransagning er nødvendig, såfremt politiet skal kunne konstatere, om godset transporteres som firmakørsel eller for fremmed regning i situ-

ationer, hvor transportøren nægter politiet adgang til køretøjets lukkede rum.

Til nr. 6

Det præciseres, at der ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af lovgivningen kan ske konfiskation af det ved overtrædelser anvendte motorkøretøj. Bestemmelsen vedrører kun genstandskonfiskation (motorkøretøj, vogntog).

Ved gentagelsestilfælde forstås et større antal tilfælde af overtrædelser. Formålet med at indsætte en særlig konfiskationsbestemmelse i godskørselsloven, uagtet straffelovens konfiskationsregler principielt også omfatter de tilfælde, som lovforslaget tager sigte på, er at skabe mulighed for en ændring af retspraksis på dette område, således at domstolene vil anvende konfiskation af motorkøretøj ved udførelse af ulovlig godskørsel. Efter Trafikministeriets opfattelse vil anvendelse af konfiskation af motorkøretøjer have en ikke ringe generalpræventiv effekt, ikke blot gennem de mærkbare økonomiske følger, men i højere grad ved, at sanktionen er direkte knyttet til en manglende mulighed for fortsat at benytte den genstand, som har været anvendt ved lovovertrædelser.

Det kan virke stødende, at personer, som gentagne gange har udført godskørsel for fremmed regning uden den/de fornødne tilladelse(r), kan beholde det motorkøretøj, der har muliggjort overtrædelser, og som vil gøre det muligt for gerningsmanden at fortsætte denne adfærd.

De samme overvejelser gjorde sig gældende i forbindelse med gennemførelsen af bestemmelsen i færdselslovens § 133a om konfiskation af et motorkøretøj ved gentagne overtrædelser af færdselsloven. Bestemmelsen skal dog ses som et supplement til den foreslåede bestemmelse om tilbageholdelse af motorkøretøj, der benyttes til ulovlig godskørsel.

Der bliver således typisk kun tale om at anvende konfiskationsbestemmelsen, såfremt det viser sig, at den ulovlige godskørsel fortsætter, uanset at den pågældende gentagne gange er blevet dømt for ulovlig godskørsel. Herudover er der dog også medtaget muligheden for at konfiskere det eller de benyttede motorkøretøjer i særlige grove tilfælde af ulovlig godskørsel. Dette kan således være tilfældet, hvis det viser sig, at der gennem længere tid og/eller i meget stort omfang har været udført godskørsel for fremmed regning uden tilladelse.

Til nr. 7

Ifølge forslaget ændres »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« samtlige steder i loven til

»Færdselsstyrelsen«, der er en nyoprettet styrelse under Trafikministeriet, og som pr. 1. april 1994 har overtaget Direktoratet for Vejtransports hidtidige opgaver og beføjelser.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 1995. Der vil med virkning fra samme dato blive udstedt en ny bekendtgørelse vedrørende godskørsel. Der vil endvidere blive udarbejdet en vejledning til politiet vedrørende de ændrede bestemmelser i loven og bekendtgørelsen.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992, foretages følgende ændringer:

1. § 7, stk. 1, affattes således:

»Vejtransportrådet består af 8 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 2 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, ét medlem efter indstilling fra SiD og ét medlem efter indstilling fra Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.«

2. I § 7 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Rådet træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde, hvor stemmerne står lige, er formandens stemme afgørende.«

§ 7. Vejtransportrådet består af 7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 3 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra henholdsvis Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, SiD samt Industrirådet, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Stk. 2. Trafikministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 3. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

3. I § 14, stk. 2, ændres »afvikling, afhændel-

se« til: »rekonstruktion efter betalingsstandsning, afhændelse, afvikling«.

§ 14. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren af en tilladelse eller godkendelse afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, eller § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til Direktoratet for Vejtransport kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo eller en værge for en umyndiggjort midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil seks måneder fra dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse, konkursdekretets afsigelse eller umyndiggørelsen. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

4. I § 16 indsættes som stk. 2 - 3:

»Stk. 2. Såfremt der udføres godskørsel for fremmed regning, uden at der foreligger tilladelse hertil, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil godset kan viderebefordres i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og forskrifter udstedt i medfør af denne. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede om prøvelsesretten, jf. stk. 3.

Stk. 3. Ejeren eller føreren af et tilbageholdt køretøj kan forlange tilbageholdelsen prøvet ved retten. Indbringelse for retten har ikke opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Retten træffer ved kendelse afgørelse om tilbageholdelsen.«

§ 16. Der kan ske tilbageholdelse af motor-køretøj, såfremt der udføres godskørsel i strid med lovgivningen.

5. Efter § 16 indsættes:

»§ 16 a. Politiet kan foretage ransagning af køretøjet i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«.

6. Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Stk. 2. I øvrigt gælder borgerlig straffelovs regler om konfiskation.«.

7. Overalt i loven ændres »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« til: »Færdselsstyrelsen«.