



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

J.nr.: TS1020000-00023
Dato 25. september 2013

Høringsnotat

vedrørende forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel
(Ændring af bødesatser)

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 29. august 2013 sendt udkast til forslag til lov om ændring af godskørselsloven og busloven til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 18. september 2013.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig forslaget eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Erhvervsstyrelsen

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for transport og logistik (ATL)
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Danske Busvognmænd
- Danske Speditører
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
- ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Ændring af generelle bødesatser

3F kan generelt støtte de nye regler vedrørende bødeændringer og anser lovforslaget for at give en retvisende beskrivelse af den brede enighed der var i udvalget desangående.

DI Transport og ATL er enige i behovet for en differentiering af bødesatserne for overtrædelser af bus- og godskørselsloven. Dog mener DI Transport og ATL, at der bør indføres en fjerde kategori af "mindre overtrædelser", hvor der kan nøjes med påtale eller maksimalt 500 kr. i bøde. Desuden er DI Transport og ATL enige i lovforslagets bemærkninger om, at den nuværende bødetakst på 10.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser ikke er proportional. Dog bemærkes, at bøden på 5.000 kr. stadig er for høj og uproportional på en række områder.

ITD er enig i, at bødesatser bør differentieres, således at der tages hensyn til overtrædelsens grovhed, men bemærker, at et foreslået bødeniveau altid skal være proportionalt i forhold til overtrædelserne. ITD efterlyser desuden et dokumenteret behov for en generel forhøjelse af bødeniveauet og henviser til, at det ifølge lovforslaget skal have en præventiv effekt.

DTL kan ikke støtte forslaget om en generel forhøjelse af bødetakster for overtrædelser af godskørselsloven og finder det gældende bødeniveau, som blev indført ved lov nr. 167 af 28. februar 2012, passende. DTL er ikke bekendt med, at der siden marts 2012 har været hændelser – såsom et øget antal overtrædelser eller en stigning i grovheden af disse, der kan begrunde, at straffene på godskørselsområdet generelt skærpes. Desuden bemærker DTL, at en generel skærpelse af bødeniveauet på godskørselsområdet ikke har været drøftet i Cabotageudvalget, ligesom drøftelserne i Cabotageudvalget på intet tidspunkt har berørt busområdet.

Danske Busvognmænd mener, at der alene bør gennemføres bødeforhøjelser på godskørselsområdet og ikke busområdet. Årsagen er, at der ikke er blevet lavet et tilsvarende udvalgsarbejde for så vidt angår buskørsel. Reglerne for cabotagekørsel med bus – som fastsat i forordning nr. 1073/2009 - er heller ikke tilsvarende klare og lette at håndhæve, idet de alene foreskriver, at cabotagekørsel kan foregå i en begrænset periode.

Danske Busvognmænd mener således ikke, at det er retssikkerhedsmæssigt forsvarligt med en forøgelse af bødestraffene for cabotagekørsel for så vidt angår buskørsel, så længe retsgrundlaget ikke er mere præcist.

Det er Danske Speditører opfattelse, at hvis der skal ske en forøgelse af bødesatserne, må det være fordi, at det generelle bødeniveau er dokumenteret for lavt og begrundes ud fra præventive overvejelser - særligt for så vidt angår fare for liv og legeme.

Danske Speditører mener, at bøderne i den gældende godskørselslov allerede nu ikke er proportionale med den forseelse der strafpålægges – især bøder for mindre forseelser er ikke proportionale. Danske Speditører vil, såfremt loven

gennemføres, opfordre til, at der i loven indarbejdes en mulighed for at afslutte rent formelle overtrædelser med en advarsel.

FDL bemærker, at der fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger under 2.1.2 Forslag til nye kriterier 3. afsnit, at der anbefales indført lavere bødesatser end i dag på 5.000 kr. i de tilfælde, hvor der er tale om mindre alvorlige overtrædelser, f.eks. hvis fragtbrevet mangler oplysninger om navn, adresse eller underskrift på afsender. Dette skyldes, at den nuværende bødesats på 10.000 kr. ikke altid vurderes at være proportional i forhold til overtrædelsens FDL finder teksten selvmodsigende og ønsker den fjernet.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at såfremt man forhøjede bødeniveauet for overtrædelse af cabotagereglerne uden at forhøje de øvrige bødesatser, ville det alene være udenlandske og ikke danske vognmænd der rammes, hvilket ville være i strid med ligebehandlingsprincippet i EU. Det vurderes således at ville udgøre en ulovlig diskrimination af udenlandske vognmænd.

Det er desuden styrelsens opfattelse, at det ikke ville være proportionalt kun at skærpe bøderne for overtrædelser af cabotagereglerne, idet det generelle bødeniveau på transportområdet ville blive uensartet. Derfor omfatter ændringen også danske vognmandsvirksomheders overtrædelse af gods- og buslovgivningen.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at bødestørrelserne er proportionale i forhold til de økonomiske byrder, der er forbundet med opnåelsen af en tilladelse, samt den økonomiske uberettigede vinding, en vognmand kan tilegne sig ved at overtræde lovgivningen på vejtransportområdet.

Trafikstyrelsen finder ikke grundlag for at undlade en ændring af bødeniveauet på busområdet. Dette skyldes bl.a., at styrelsen finder en overtrædelse af busloven er lige så alvorlig som en tilsvarende overtrædelse af godskørselsloven. Trafikstyrelsen ønsker desuden at fortsætte et sammenhængende bødeniveau mellem godskørsels- og busområdet.

Trafikstyrelsen har noteret sig DI Transport og ATLS synspunkter vedrørende mindre bøder. Dog bemærkes, at Trafikstyrelsen ikke finder grundlag for at indføre bøder på maksimalt 500 kr. for overtrædelse af regler på gods- og busområdet, idet der til sammenligning henvises til, at bøden for at køre på cykel uden lys er 700 kr. Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at bøder for overtrædelse af gods- og buslovgivningen ikke vil have nogen præventiv eller afskrækkende effekt.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at det er muligt for politiet i tilfælde af overtrædelser af bagatelagtig karakter at vejlede eller give en mundtlig påtale.

Trafikstyrelsen har noteret sig FDLs synspunkt vedrørende lovforslagets almindelige bemærkninger under 2.1.2. Forslag til nye kriterier 3. afsnit. Afsnittet ændres.

Rigsadvokaten har udtrykt ønske om, at begrebet "skærpene omstændigheder" differentieres yderligere, ligesom det ønskes præciseret, hvilken indflydelse skærpene omstændigheder forventes at have på bødeniveauet.

Trafikstyrelsen har ændret lovforslaget i overensstemmelse med Rigsadvokatens bemærkninger.

3. Kriterier for udmåling af bøder

FDL mener ikke, at det er relevant at lægge vægt på, hvilken økonomisk gevinst vognmanden kan opnå, da FDL finder, at det kun er speditøren, der har mulighed for at opnå en økonomisk gevinst. Det er FDLs opfattelse, at det er den indlejede vognmand, der straffes for den kørsel, som speditøren omkostningsfrit planlægger. FDL mener, at det er speditøren, som bør straffes for overtrædelser af reglerne på vejtransportområdet.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at det er sagligt og proportionalt at lægge vægt på de økonomiske gevinster, som en vognmand potentielt opnår ved en given overtrædelse i forbindelse med udmåling af en bøde.

Trafikstyrelsen bemærker, at det er muligt at straffe aktører, der medvirker til en overtrædelse efter straffelovens almindelige regler om medvirkensansvar.

4. Cabotagekørsel

3E er generelt positiv overfor skærpelsen af bødeniveauet for overtrædelse af cabotagereglerne.

DTL er generelt meget positivt stillet overfor, at bødetaksterne for ulovlig cabotagekørsel bliver skærpet, således at disse kan have en generel afskrækkende og præventiv effekt.

DI Transport og ATL støtter en indsats for at begrænse ulovlig godskørsel og ulovlig cabotagekørsel, idet man dog minder om, at cabotagekørsel er lovlig og en EU-fastlagt rettighed på baggrund af forordning nr. 1072/2009, der er direkte gældende i Danmark.

FDL mener ikke, at bøder for overtrædelse cabotage i henhold til forordning nr. 1072/2009 artikel 8, stk. 2, bør stå alene. Det er FDLs opfattelse, at transporten skal stoppes, og det ulovligt læssede nationale gods skal aflæsses inden den internationale transportport kan fortsætte og afsluttes, hvorefter der skal returneres ud af landet uden last. Det er norsk praksis.

Danske Speditører, DI Transport og ATL kan ikke støtte forslaget om kumulation af bøderne ved overtrædelse af dokumentationskravet ved udførelse af cabotagekørsel. At flere mindre fejl, med udgangspunkt i de nu foreslåede forhøjede satser, kan resultere i bøder af ikke uvæsentlige størrelser, er efter Danske Speditørers opfattelse på ingen måde i overensstemmelse med, at der bør være proportionalitet imellem forseelsen og den straf, der pålægges. DI Transport og ATL mener bl.a., at ifølge forslaget kan tre små sjuskefejl medføre en bøde på 15.000 kr. og at bøden for overtrædelse af dokumentationskravet ved udførelse af cabotage er uproportional, da bøden ikke står i et rimeligt forhold til overtrædelsens karakter, jf. forordning nr. 1072/2009 artikel 16.

ITD mener, at lovforslagets anbefaling af udmåling af bøden for manglende dokumentation ved udførelse af cabotagekørsel reelt betyder, at der indføres kumulation. ITD mener ikke, at en bøde (på 5.000 kr. pr. manglende oplysning – dog højst 15.000 kr.) for manglende dokumentation ved udførelse af cabotagekørsel er proportional. På en række områder er 5.000 kr. stadigvæk for højt og ikke proportionalt, da der her er tale om bagatelagte overtrædel-

ser. ITD kan ikke støtte en indførelse af kumulation af bøderne for overtrædelse af dokumentationskravene.

ITD finder, at bødetaksten på 35.000 kr. for overtrædelse af cabotagereglerne ikke bør finde anvendelse i de tilfælde, hvor en udenlandsk vognmand måtte udføre fire cabotageturer inden for syv dage. Dette skyldes, at det ikke er alle vognmænd, der selv disponerer deres biler.

Desuden oplyser ITD, at de fleste bøder for ulovlig cabotagekørsel ifølge politiet gives for mindre alvorlige overtrædelser, hvor der er tale om sjuskefejl i dokumenterne. I tilknytning hertil mener ITD ikke, at lovforslaget vil få den ønskede effekt.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at bøden for manglende eller mangelfuld dokumentation ved udførelse af cabotagekørsel ifølge lovforslagets anbefaling er proportional på trods af bødens kumulative karakter, idet formodningen for, at der reelt udføres ulovlig cabotage er så anseelig, at bøden bør have en afskrækkende størrelse. Det har dog været nødvendigt at fremhæve, at bøden for manglende oplysninger i fragtbrevet ikke må kunne overstige bøden for manglende fragtbrev, da det ville kunne afstedkomme at mere gunstig situation for en vognmand, der smider et mangelfuldt fragtbrev væk i tilfælde af kontrol.

Efter Trafikstyrelsens opfattelse udgør fire cabotageturer på syv dage en "meget alvorlig overtrædelse" af cabotagereglerne. Trafikstyrelsen finder således ikke at der er tale om en simpel disponeringsfejl, men derimod at der er tale om en grundlæggende overtrædelse af cabotagereglerne.

Rigsadvokaten bemærker, at det det synes at fremgå af lovforslagets almindelige bemærkninger, at der kun sker kumulation af bøden, såfremt der er tale om flere overtrædelser af artikel 8, stk. 3, litra a – c, e og f.

Trafikstyrelsen har ændret lovforslagets almindelige bemærkninger i overensstemmelse med Rigsadvokatens bemærkninger.

5. Absolut kumulation

3F Transport mener, at kumulative bøder bør indføres.

DI Transport og ATL bemærker, at man er modstandere af kumulation og absolut kumulation i forbindelse med overtrædelser af gods- og buskørselslovgivningen og de i forslagens nævnte forordninger.

Trafikstyrelsen har tidligere taget stilling til spørgsmålet om, hvorvidt der er tungtvejende årsager til at indføre absolut kumulation - senest ved lovforslag nr. L 47 (folketingsåret 2011/12), hvor bødeniveauet blev pristalsreguleret. Bestemmelsen om absolut kumulation udgik af lovforslaget, da der ikke fandtes tungtvejende grunde til at fravige straffelovens principper om udmåling af bødestraf. Situationen vurderes ikke at være ændret siden da.

6. Tilbagekaldelse af tilladelser

3E Transport mener, at der i lovforslaget bør indføres kommentarer om mulighederne for tilbagekaldelse af tilladelser, når antallet af bøder når et vist niveau.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at det efter gods- og buskørselslovene er muligt at tilbagekalde tilladelser i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af vejtransportlovgivningen. Ved vurderingen heraf indgår antallet af overtrædelser pr. motorkøretøj pr. år samt overtrædelsernes grovhed.

7. Opsamling af erfaringer

3E Transport opfordrer Trafikstyrelsen til at udarbejde en oversigt over erfaringer efter ikrafttræden af loven, herunder en oversigt over kontrolniveau og bødepålæggelser. Det er 3Fs intention, at denne redegørelse skal udgøre grundlaget for en drøftelse mellem styrelsen og organisationerne om, hvorvidt det nye regelsæt har haft den ønskede og forventede effekt.

Trafikstyrelsen vil drøfte med politiet om mulighederne for at udarbejde en oversigt over kontrolniveau og bødeudskrivelser efter lovens ikrafttræden.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Dansk Arbejdsgiverforening
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Erhverv
Dansk Kollektiv Trafik
Dansk Taxi Råd
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører
Den Danske Bilbranche
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Fagligt Fælles Forbund
FDL Frie Danske Lastbilvognmænd
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Kommunernes Landsforening
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Trafikselskaberne i Danmark