



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

København, d. 18. september 2013

Deres ref.: TS2010000-00023 Vor ref.: 13-550102-003

Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ændring af bødetakster)

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til høringen af 29. august 2013 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ændring af bødetakster):

Ulovlig cabotagekørsel

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

Løn- og arbejdsvilkårene i Danmark er så forskellige med f.eks. de baltiske lande og landene i Øst-europa, at det økonomiske incitament til at køre ulovlig cabotagekørsel i Danmark er stort.

DTL skal i øvrig henvise til vore bemærkninger i forbindelse med den såkaldte "Cabotagerapport".

Generel stigning i bødetakster for overtrædelser af godskørselsloven

DTL kan ikke støtte den del af forslaget, der lægger op til en generel forhøjelse af bødetaksterne for overtrædelser af godskørselsloven.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, så trådte der i marts 2012 en generel stigning af bødetaksterne for overtrædelse af godskørselsloven i kraft, hvorefter at man fandt strafniveaueu 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.

DTL er derfor uforstående overfor, hvorfor at bødesatserne på hele godskørselsområdet skal skærpes så kort tid efter seneste regulering.

En generel skærpelse af bødetaksterne på godskørselsområdet, har da heller ikke været drøftet i "Cabotageudvalget" i forbindelse med drøftelserne af skærpelse af sanktionerne for ulovlig cabotagekørsel. I den forbindelse finder DTL det i særlig grad uforståeligt, at bødetaksterne på busområdet

skærpes på baggrund af drøftelser i "Cabotageudvalget". Drøftelserne i "Cabotageudvalget" har på intet tidspunkt berørt busområdet.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm
Chefjurist

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S



Sendt pr.mail info@trafikstyrelsen.dk

Dato 18. september 2013
Deres ref.
Vores ref. k-lr/

Høringsvar: Ændring af lov om buskørsel (Højere bødestrafte)

Danske Busvognmænd har modtaget ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (højere bødestrafte) i høring.

Danske Busvognmænd mener ikke, at den foreslåede lovgivning bør gennemføres for så vidt angår lov om buskørsel. Dels mener vi ikke, at EU-forordning nr. 1073/2009 om international buskørsel er præcis nok i sine bestemmelser om cabotagekørsel til at forøgede bødestrafte meningsfuldt kan sanktioneres, og dels mener vi ikke, at den præventive effekt af den seneste forhøjelse af bødestraffene er undersøgt til bunds.

Det fremgår, at baggrunden for lovforslaget er Cabotageudvalgets rapport fra maj 2013. Denne rapport omfattede som bekendt lov om godkørsel og *EU-Forordning Nr. 1072/2009 af 21.oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel*. Cabotageudvalgets arbejde omfattede reglerne om cabotagekørsel i form af godkørsel samt den danske håndhævelse og bødestraffene for overtrædelse heraf. Der er ikke blevet foretaget et tilsvarende udvalgsarbejde for så vidt angår buskørsel. Reglerne for cabotagekørsel med bus – som fastsat i forordningen – er heller ikke tilsvarende klare og lette at håndhæve, idet de alene foreskriver, at cabotagekørsel kan foregå i "en begrænset periode".

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

Det fremgår også, at de nuværende bødestrafte i godsloven og busloven blev fastlagt med lov nr. 167 af 28. februar 2012, der trådte i kraft den 1. marts 2012. Der har altså kun været 1½ år til at evaluere effekten af de nye bødestraffes præventive effekt. Danske Busvognmænd mener, at et lovforslag om forøgede bødestrafte tidligst bør komme på tale, før effekten af de nuværende bødestrafte er blevet evalueret.

Vi vil benytte lejligheden af lovforslaget til i stedet at opfordre Transportministeren til at tage initiativ til en undersøgelse af, om man med de nuværende bestemmelser om cabotagekørsel og liberaliseringen heraf i EU-forordning nr. 1073/2009 har taget de nødvendige hensyn til effektiv kontrol, udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet samt harmoniseringen social- og sikkerhedslovgivningen mellem de forskellige medlemslande.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard
Adm. direktør

Fra: Celina Tidemand Jørgensen <CelJor@erst.dk>
Sendt: 2. september 2013 16:20
Til: ts Info
Emne: TS2010000-00023 - Erhvervsstyrelsens høringssvarvedr. forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

ERST – 13/03663

Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Erhvervsstyrelsen har fra Trafikstyrelsen fået udkast til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i høring.

Høringen giver ikke Erhvervsstyrelsen anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Celina T. Jørgensen
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon nr: +45 3529 1000
www.erst.dk

Direkte tlf: +45 35 29 16 25
Email: celjor@erst.dk



*Erhvervsstyrelsen blev etableret den 1. januar 2012.
Vores opgaver blev tidligere varetaget af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Erhvervs- og Byggestyrelsen og IT- og Telestyrelsen. Vi er en del af Erhvervs- og Vækstministeriet.*

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Dato: 23. september 2013

Ref.: PNI

Sekretær:

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

Hermed fremsendes Danske Speditørers høringssvar.

Det er Danske Speditører opfattelse, at bøder i den eksisterende godskørselslov allerede nu, ikke er proportionale med den forseelse der strafpålægges.

Specielt bøder for mindre forseelser er ikke proportionale.

Danske Speditører har den opfattelse, at der bør være en klar proportionalitet imellem forseelsen og den straf der pålægges. Endvidere er det Danske Speditørers opfattelse, at hvis der skal foretages ændringer af eksisterende bødesatser, bør dette ske på et gennemarbejdet og vel-dokumenteret grundlag.

Danske Speditører mener ikke, at konklusionerne i cabotagerapporten (maj 2013), kan understøtte lovforslagets målsætning om, at foretage en skærpelse af bødestørrelserne.

Bødeniveauet på området er senest hævet ved en indeksregulering i 2012, hvorefter man fandt straffniveauet passende.

Der ses ikke siden at have været hændelser – såsom et øget antal overtrædelser eller en stigning i grovheden af disse – der kan begrunde, at straffene på området skærpes.

Tværtimod viser de seneste kontroller vedrørende eksempelvis cabotagekørsel, at der ud af 1.324 kontroller, kun blev påført sanktioner i 23 tilfælde. Dette svarer til overtrædelser i 1,7 % af de kontroller, der blev gennemført. Der er således tale om få overtrædelser og samtidig sket et kraftigt fald i overtrædelserne, i forhold til tidligere perioders gennemførte kontroller.

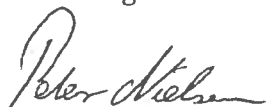
Lovforslaget ligger op til, at indføre særlig skærpene bødestørrelser indenfor godstransportloven. Denne tilgang og særstilling af bødesatser på enkeltstående lovområder, kan Danske Speditører ikke bakke op om.

Danske Speditører er af den opfattelse, at skal der ske en forøgelse af bødestørrelserne må det være fordi, at det generelle bødeniveau er dokumenteret for lavt og ud fra præventive overvejelser, særligt for så vidt angår overtrædelse til fare for liv og legeme - hvorfor alene en generel hævelse indenfor alle områder bør ske og ikke som her, udelukkende på et enkelt udvalgt lov-område.

Såfremt lovændringen gennemføres, vil Danske Speditører endvidere opfordre til, at der i lovforslaget indarbejdes en mulighed for, at afslutte rent formelle lovovertrædelser med en advarsel.

Danske Speditører skal afslutningsvis tilkendegive, at vi ikke kan støtte den kumulation af overtrædelserne for dokumentationskravene, som lovforslaget ligger op til. 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 med, at der bør være proportionalitet imellem forseelsen og den straf der pålægges. Danske Speditører skal her, henvise til vores bemærkninger i cabotagerapporten fra maj 2013.

Med venlig hilsen



Peter Nielsen

Politik- og Relationschef
Danske Speditører
Børsen
1217 København K

Trafikstyrelsen
Pr. mail til info@trafikstyrelsen.dk

Danish Transport Federation

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

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

DI Transport og ATL er enige i behovet for en differentiering af bødesatserne for overtrædelse 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.

Som det fremgår af lovforslaget er baggrunden for forslaget et ønske om eliminere ulovlig cabotagekørsel.

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

I andet kvartal af 2013 har politiet kontrolleret 1.324 lastbiler og rejst 23 cabotagesager, dvs. der har været ulovlig cabotage i 1,7 % af tilfældene, jf. Justitsministeriets svar på TRU-spørgsmål 624.

Ifølge oplysninger fra Politiet gives de fleste bøder for ulovlig cabotage for mindre alvorlige overtrædelser, hvor der er sjuskefejl i dokumenterne, og derfor vil lovforslaget næppe have en præventiv effekt. Ikke mindst i lyset af, at bødesatserne blev reguleret kraftigt op for godt et år siden.

DI Transport og ATL opfordrer til, at man fastholder en effektiv vejkontrol, da dette har en langt større præventiv effekt end de forhøjelser af bøderne, som lovforslaget lægger op til.

Det er afgørende for udviklingen af et fælles europæisk transportmarked, at der er ensartede regler i alle EU-lande. Det fremgår af de relevante EU-forordninger, der regulerer det fælles europæiske transportmarked at: *"Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning"*

De konkrete bødestørrelser på 35.000 for meget alvorlige overtrædelser, 15.000 for mindre alvorlige overtrædelser og 5.000 kr. for mindre ulovlige overtrædelser er på en række punkter uproportionale i forhold til overtrædelsens karakter og overstiger den økonomiske gevinst, der er opnået eller forsøgt opnået. Dette gælder især for mindre overtrædelser.

DI Transport og ATL er enig i lovforslagets bemærkninger om, at den nuværende bødetakst på 10.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser ikke er proportionel. Men på en række områder er 5.000 kr. stadigvæk for højt og uproportionelt, da der er tale om bagatelagtige overtrædelser. Det fremgår også af et svar fra den fhv. transportminister Henrik Dam Kristensen til Folketinget i forbindelse med sidste regulering af bødetaksterne: *"Ved en bagatelagtig overtrædelse af cabotagereglerne – eksempelvis at der ved en fejl ikke er påført lastbilens registreringsnummer på et fragtbrev – vil politiet have mulighed for at give en advarsel."* (skriftligt svar på L47, spm 1.)

DI Transport og ATL mener, at der fortsat bør være en bagatelgrænse, hvor der ikke skal gives en bøde på 5.000 kr. men nøjes med en påtale. Dette gælder især ved mindre dokumentfejl i dokumentationen for udførelse af cabotage. En bøde på 5.000 kr. for mangelfuld angivelse af varernes bruttovægt eller emballagemetode er uproportionel, da de manglende oplysningerne ikke har givet den pågældende transportvirksomhed en unfair konkurrencefordel, og endvidere ikke har betydning for Politiets mulighed for at kontrollere om cabotagereglerne er overholdt.

Tilsvarende er det uproportionalt med en bøde på 15.000 kr. for manglende angivelse af påhængsvognens nummerplade. Hvis Politiet f.eks. stopper en lastbil, der kører sin første lovlige cabotagetur efter afleveringen af det internationale læs, kan Politiet jo fysisk se nummerpladen, hvorfor det ikke har betydning om nummerpladen er angivet i et dokument. Desuden følger retten til at udføre cabotage motorkøretøjet og ikke påhængsvognen, og angivelsen af påhængsvognens nummerplade har derfor ingen betydning for Politiets mulighed for at kontrollere om cabotagereglerne er overholdt.

DI Transport og ATL kan derfor heller ikke støtte den kumulation af overtrædelserne for dokumentationskravene som forslaget lægger op til, således at tre mindre sjuskefejl i dokumenterne giver en bøde på 15.000 kr. da dette ikke står i rimeligt forhold til overtrædelsernes karakter, jf. forordning 1072/2009, art. 16.

DI Transport og ATL skal derudover gøre opmærksom på, at en bøde på 15.000 kr. for at påbegynder cabotagekørsel inden hele den internationale tur er afsluttet heller ikke er proportionel, da dette ikke giver nogen øget økonomisk gevinst eller unfair konkurrencefordel, fordi der fortsat kun er kørt tre ture inden for syv dage efter afleveret af det internationale læs.

DI Transport og ATL mener ikke, det er tilstrækkeligt, at lovforslaget henviser til at bøderne i sidste ende beror på domstolenes konkrete vurdering, da det er en meget omkostningstung opgave for transportvirksomhederne at få justeret i bøderne gennem retssystemet. Derfor bør der indføres en lavere kategori af sanktioner.

Forhøjelse af bøderne i de øvrige dele af godskørselsloven og buskørselsloven er begrundet i et forsøg på at undgå forskelsbehandling mellem udenlandske og danske transportvirksomheder. Dette er DI Transport og ATL enig i for så vidt angår ulovlig bus- og godskørsel, dvs. kørsel uden tilladelse.

Men på en række af de mindre bøder for overtrædelser af bus- og godskørselsloven er der ikke nødvendigvis samme hensyn til forskelsbehandling. Det gælder f.eks. er 5.000 kr. for ikke medbragt tilladelse i bus eller lastbil, der er en meget høj bøde, da dette kan tjekkes ved et relativt simpelt opslag i registeret. Det samme gælder også manglende medbragt kopi af fællesskabstilladelse eller førerattest. Tilsvarende er 5.000 kr. i bøde for manglende registrering eller påtegning om, at motorkøretøjet er registreret til firmakørsel en høj bøde, da den pågældende virksomhed kører med egne varer og ikke opnår en konkurrencefordel, da man ikke opererer på markedet for godstransport for fremmed regning.

Det er derfor samlet set DI Transport og ATL's vurdering er der bør indføres en fjerde bøde kategori for mindre overtrædelser, der kunne sanktioneres med påtale eller max 500 kr.

Afslutningsvis skal DI Transport og ATL påpege, at man er modstandere af kumulation eller absolut kumulation i forbindelse med overtrædelser af godskørselsloven, buskørselsloven og de i forslaget nævnte forordninger.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Fra: flemming.smidt@3f.dk
Sendt: 10. september 2013 10:54
Til: Lisa Mette Tønder; ts Info
Cc: joergen.aarestrup@3f.dk
Emne: HØRING over forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel sag nr. TS 2010000-00023

Styrelsen har i skrivelse af 29 august udsendt vejledning om ny bødestørrelser i forbindelse med overtrædelse af reglerne for cabotage.

3F har selv været med til det udvalgsarbejde der ligger til grund for de ny regler, og anser vejledningen for en retvisende beskrivelse af den brede enighed der var i udvalget desangående.

Alligevel vil vi gerne komme med nogle enkelte forslag som vil kunne for forslaget tilhørende vejledning.

3F vil foreslå at der i vejledningen indføres nogle kommentarer om mulighederne for tilbagekaldelse af tilladelser til udførelse af godstransport. Der bør indskrives hvornår et antal bøder af varierende karakter anses for at være af en sådan karakter at tilladelser kan tilbagekaldes. Der kunne også være tale om af når er givent samlet bøde niveau er nået medfører dette tilbagekaldelse af tilladelserne. Ligeledes kunne en beskrivelse af hvilken rolle "Det sagkyndige nævn" kan spille i den forbindelse være ønskelig.

Det bør endvidere direkte anføres at bøderne er kumulative.

Da det på nuværende tidspunkt ikke vides hvilket kontrol niveau der vil blive fastlagt, og hvordan vejledningen vil blive udmøntet i faktiske bøder opfordrer vi Trafikstyrelsen til at udarbejde en oversigt over erfaringer med den ny vejledning, herunder en oversigt over kontrolniveau og bødeudskrivelser, et år efter ikrafttrædelsen. Det er vor intention at denne redegørelse skal udgøre grundlaget for en drøftelse mellem styrelsen og organisationerne om, hvorvidt det ny regelsæt har haft den ønskede og forventede effekt.

Venlig Hilsen

Flemming Smidt
3F Transport

Kampmannsgade 4
1790 Kbh. V

Tlf. 88 92 03 18

Side 1.

Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL

Hermed FDL's svar i forbindelse med høring om ændring af Lov om godskørsel og Lov om buskørsel (Ændring af bødesatser)

FDL gør indsigelser mod teksten i § 1, punkt 17, stk. 4, affattes således.:

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, foretages følgende ændring:

1. § 17, stk. 4, affattes således.:

”Stk. 4. Der skal ved udmålingen af straffen for overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne og for overtrædelse af EU-regler vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, samt om overtrædelsens karakter er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig.”

For FDL er det magtpåliggende at understrege, at ingen må være i tvivl om, **hvem** der tilrettelægger og styrer transporterne.

For at belyse situationen, som desværre har givet sig udslag i misvisende information, nævner FDL her en række fakta, som DI og speditørene glemmer at oplyse politikerne og embedsmændene om.

1. Speditøren sælger en total transport-løsning til en produktions-virksomhed eller et grossistled.
2. Speditøren fakturerer den totale transport-løsning til produktions-virksomhed eller et grossistled = transportkøberen.
3. Speditøren styrer hele papirgangen på eget brevpapir.
4. Speditøren planlægger og disponerer hele forløbet, men ikke i samarbejde, kun som et diktat.
5. Speditøren indlejer vognmænd til at udføre den fysiske transport.
6. Speditøren afregner vognmanden ved en kreditnota-afregning på speditørens brevpapir.
7. Speditøren, og den dertil ansatte disponent, styrer og disponerer chaufføren, som normalt kun arbejder for en speditør ad gangen i rundturs-system. Vil han ikke handle, som disponenten forlanger, opstår der et mistillidsforhold, og det bliver svært for disponenten at finde opgaver til chauffør og bil, hvorefter samarbejdet ophører.
8. Speditøren disponerer og styrer, helt uden at blive pålagt ansvaret med den fysiske transport. Juridisk har vognmanden ansvaret, selv om han ikke har indflydelse på dispositionerne.
9. Speditøren, og kun speditøren, tjener på at planlægge cabotage-kørsel, lovlig som ulovlig. Cabotage-kørsel er national transport til løndumping-priser.

Det er den indlejede vognmand, som straffes for de ulovligheder, som speditøren omkostningsfrit planlægger. En rumænsk lastbil-vognmand, der får en cabotage og køre- hviletidsbøde på 125.000 kr. i Danmark, kan reelt få lov at rådne op, bare speditøren får sin trailer, med kundens gods, fri af problemerne.

Det er de vilkår, der arbejdes under ved danske speditører, også de børsnoterede speditører.

Det er ikke relevant at lægge vægt på hvilken økonomisk gevinst vognmanden kan opnå. Det er kun speditøren, som har mulighed for at opnå en økonomisk gevinst. Alt andet snak er kun for at dække over den virkelige synder, når der køres ulovlig cabotage-kørsel, Speditøren, er ansvarlig over for de af ham ansatte disponenter, som reelt disponerer kørselen.

Side 2.

2. FDL gør indsigelser mod teksten i Almindelige bemærkninger 2.1.1. Gældende ret stykke 3:

Fastsættelsen af bødeniveauet beror i øvrigt på domstolenes vurdering i de enkelte tilfælde samt Trafikstyrelsens vejledende udtalelser til politiet i konkrete sager. De angivne straffniveauer kan fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag er omstændigheder, der taler herfor, jf. de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens §§ 80-82.

Trafikstyrelsens vejledende udtalelser til politiet i konkrete sager, må på ingen måde ligge til grund for fastsættelse af et bøde-niveau. Derfor bør sætningen fjernes fra teksten.

3. FDL gør indsigelser mod teksten i Almindelige bemærkninger 2.1.2. Forslag til nye kriterier stykke 3:

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 proportionel i forhold til overtrædelsens karakter.

FDL mener, at teksten i stykke 3 skal fjernes. Teksten er modsigende. Der ønskes en lavere sats end de 5.000 kr. i dag med begrundelse i at den nuværende bødesats på 10.000 kr. ikke altid vurderes at være proportional i forhold til overtrædelsens karakter.

Forglemmelser på/om CMR-fragtbreve bruges dagligt for at skjule de faktiske hensigter, og garderinger. Taksten skal på ingen måde sættes lavere end de 5.000 kr., som var Trafikstyrelsens forslag under cabotage-forhandlingerne.

Danske vognmænd arbejder altid med et objektivt ansvar, og en bagatel af en stavfejl, en lille forbytning af tal på en diagramskive udløser 3.000 kr. i bøde til chaufføren og en objektiv bøde til vognmanden på 6.000 kr.

4. FDL gør indsigelser mod teksten i Almindelige bemærkninger 3.3.4.2. Anbefaling af bødeniveau stykke 2:

Transportministeriet anbefaler, at en overtrædelse af forordning nr. 1072/2009 artikel 8, stk. 2, hvor transportvirksomheden påbegynder cabotagekørsel inden den internationale transport er afsluttet, straffes med bøde på 15.000 kr. Bøden skal ses i lyset af overtrædelsens alvorlige karakter, idet cabotagekørslen påbegyndes før den udenlandske vognmand opfylder betingelserne for at kunne udføre cabotagekørsel.

FDL kræver, at bøde-sanktioner ikke står alene. Transporten skal stoppes, og det ulovligt læssede nationale gods, skal aflæsses, inden den internationale transport kan fortsætte og afsluttes, hvorefter der skal returneres ud af landet uden last.

Det er også Norsk praksis.



**Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 7467 1233
Telefax: +45 7467 4317
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@ltd.dk

Deres ref.: TS1020000-00023

Vor ref.: BBO

Vort j. nr.:

Dato: 18.09.2013

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

ITD, brancheforeningen for den danske vejgodstransport har følgende bemærkninger til lovforslaget:

ITD er enig i, at bødesatser bør differentieres, således der tages hensyn til overtrædelsens grovhed, men et foreslået bødeniveau skal altid være proportionalt i forhold til overtrædelsen. Vi er generelt tilhængere af en mere tilfredsstillende og mere udførlig proportionalitetsbetragtning, således at den enkelte sag bedømmes mere ud fra dens individuelle sammenhæng.

Vi ønsker dog at pege på, at lovgivning og bødeniveau ikke må realiseres for at gøre det vanskeligt for ikke-nationale virksomheder at udføre aktiviteter, der i henhold til EU-lovgivningen er fuldt ud lovlige.

ITD har altid arbejdet for en harmonisering af reglerne på transportområdet i EU med henblik på en fair og lige konkurrencesituation. Dette bør også afspejles i den måde sanktioner i Danmark håndhæves og reguleres på.

Reglerne om sanktioner skal være klare og tydelige for brugerne samt for ordensmagten, og der skal altid være proportionalitet i sanktionerne.

Nu italesættes en fuldt ud lovlig aktivitet som værende social dumping, uden at det tages i betragtning, at danske virksomheder i mange år har udført cabotage i udlandet, og det er først inden for de seneste år, at der udføres mere cabotage i Danmark end omvendt.

Cabotagekørsel er som bekendt en lovlig aktivitet inden for rammerne af EU-forordning 1072/2009. Reglerne herom er direkte gældende i Danmark. Det fremgår af lovforslaget, at baggrunden for forslaget alene er et ønske om at eliminere ulovlig cabotagekørsel. Det bør alene være det mål, der forfølges.

Bødeniveauet for cabotagekørsel blev senest kraftigt reguleret i 2012. Fx blev bøderne for dokumentationsfejl forhøjet fra kr. 4.000 til kr. 10.000.

I andet kvartal 2013 kontrollerede politiet 1.324 udenlandske lastbiler og rejste 23 cabotagesager. Med andre ord er der registreret ulovlig cabotage i blot 1,7 % af tilfældene (se hertil Justitsministeriets svar på TRU-spørgsmål 624). I første kvartal 2013 var der 33 registrerede

cabotageanmeldelser og for hele 2012 var der 371. Der kan således konstateres et kraftigt fald i antallet af anmeldelser på trods af et øget antal kontrollerede køretøjer.

På den baggrund efterlyser ITD et dokumenteret behov for en generel forhøjelse af bøderne. Branchen har taget de politiske meldinger alvorligt og har strammet op, således at der stort set i alle tilfælde er 100 % orden i tingene. Dette "belønnes" så med en kraftig bødeforhøjelse.

Formålet med lovforslaget er, at det skal have en præventiv effekt, men hvilken præventiv effekt tilsigtes udover den effekt, som allerede er opnået ved den seneste bødeforhøjelse i 2012?

Den generelle forhøjelse af bøderne er endvidere problematisk, idet Danmark på mindst to væsentlige områder har særregler, der strider mod EU's forordning 1072/2009 om cabotagekørsel. Det første forhold gælder bekendtgørelse 891 af 2. juli 2013 om international kørsel med tomme containere, returemballage mv., der indfører en særlig dansk begrænsning på adgangen til at udføre cabotage i Danmark. Dette er i klar strid med forordningen.

Det andet forhold vedrører Trafikstyrelsens reviderede cabotagevejledning fra 1. september 2013, hvor det anføres, at én cabotagetur kan bestå af flere læsse- eller lossesteder. EU-Kommissionen har oplyst Trafikstyrelsen om, at én cabotagetur kan bestå af både flere læsse- og flere lossesteder. Der er således også her tale om en klar overtrædelse af forordningen.

Desværre legitimeres det hermed, at andre EU-lande også kan finde på at opfinde nationale særregler, der begrænser transportvirksomheders adgang til vigtige markeder.

Transportvirksomheder risikerer at få bøder for forhold, der er tilladt i andre EU-lande, men ulovlige i Danmark på grund af danske særregler.

De foreslåede bødestørrelser på kr. 35.000,- for meget alvorlige overtrædelser, kr. 15.000,- for alvorlige overtrædelser og kr. 5.000,- for mindre alvorlige overtrædelser er på en række punkter ikke proportionale i forhold til overtrædelsens karakter. Dette gælder især for mindre overtrædelser og særligt, når der indføres kumulation.

For så vidt angår de meget alvorlige overtrædelser beder ITD om, at den bødesats ikke allerede finder anvendelse, hvis en udenlandsk vognmand måtte udføre 4 ture inden for 7 dage. Det er ikke alle vognmænd, der selv disponerer deres biler, og derudover kan der også opstå almindelige disponeringsfejl, som gør, at man utilsigtet kan overskride antallet af tilladte ture med en enkelt. De nye regler om tomkørsel har bestemt ikke gjort tingene nemmere for vognmændene. Der er ingen vognmand, der ved almindelig kørsel i Danmark har en fortjeneste på kr. 35.000,- for en enkelt transport.

Ifølge politiet gives de fleste bøder for ulovlig cabotage for mindre alvorlige overtrædelser, hvor der er tale om uvæsentlige sjuskefejl i dokumenterne. Lovforslaget vil følgelig næppe have den ønskede præventive effekt.

ITD er enig i lovforslagets bemærkninger om, at den nuværende bødetakst for mindre alvorlige overtrædelser ikke er proportionel. På en række områder er 5.000 kr. stadigvæk for højt og ikke-proportionelt, da der her er tale om bagatelagte overtrædelser.

Da der nu indføres kumulation, vil der i mange tilfælde ikke ske en egentlig nedsættelse af bøderne i tilfælde af mindre dokumentationsfejl, men en faktisk forhøjelse af bødeniveauet, fx hvis man måtte mangle 3 oplysninger på et CMR-fragtbrev.

I dag koster et sådant forhold kr. 10.000 i bøde, fremover er bøden kr. 15.000.

Det var på ingen måde udgangspunktet for diskussionen i det daværende Cabotageudvalg. Udvalget var enig om, at mindre dokumentationsfejl ikke var alvorlige, hvis det på anden måde kunne sandsynliggøres, at transporten var lovlig. På trods heraf foreslås nu bøder med en fuldstændig mangel på proportionalitet og uden nogen skelen til, at man selv i bemærkningerne tager udgangspunkt i, om der er tilsigtet en økonomisk gevinst ved at undlade at give visse oplysninger.

Dette fremgår også af et svar fra tidligere transportminister Henrik Dam Kristensen til Folketinget i forbindelse med sidste regulering af bødetaksterne: "Ved en bagatelagtig overtrædelse af cabotagereglerne – eksempelvis at der ved en fejl ikke er påført lastbilens registreringsnummer på et fragtbrev – vil politiet have mulighed for at give en advarsel." (skriftligt svar på L47, spm 1.) Der bør fortsat eksistere en bagatelgrænse, hvor der ikke skal gives en bøde på 5.000 kr., men nøjes med en advarsel. Dette gælder især ved mindre dokumentfejl i dokumentationen for udførelse af cabotage. En bøde på 5.000 kr. for mangelfuld angivelse af varernes bruttovægt eller emballagemetode er åbenlyst ikke-proportional og urimeligt, da oplysningerne ikke har betydning for politiets mulighed for at kontrollere, om cabotagereglerne er overholdt. Forslaget har dermed mere karakter af dummebøder end begrundet i kontrolmæssige hensyn.

Tilsvarende er det ikke-proportionalt og urimeligt med en bøde på 15.000 kr. for manglende angivelse af påhængsvognens nummerplade. Hvis politiet fx stopper en lastbil, der kører sin første lovlige cabotagetur efter afleveringen af det internationale læs, kan politiet fysisk se nummerpladen, hvorfor det ikke har betydning, om nummerpladen er angivet i et dokument.

Desuden følger retten til at udføre cabotage motorkøretøjet og ikke påhængsvognen, og angivelsen af påhængsvognens nummerplade har derfor ingen betydning for politiets mulighed for at kontrollere, om cabotagereglerne er overholdt.

ITD har fra Sverige og Tyskland fået oplyst, at man ikke giver bøde for hver enkelt manglende oplysning på et fragtbrev, hvis det ellers sandsynliggøres, at transporten er lovlig. I modsætning hertil tjekkes alt i Danmark.

ITD kan derfor heller ikke støtte den kumulation af overtrædelserne for dokumentationskravene, som forslaget lægger op til, således at tre mindre sjuskefejl i dokumenterne giver en bøde på 15.000 kr. I øvrigt heller ikke, eftersom lovforslaget alene foreslår kumulation i forhold til overtrædelser begået af udlændinge, men ikke de forhold, der kan overtrædes af dansk indregistrerede biler eller danske vognmænd.

Forslaget om kumulation bør udgå, da det er i strid med grundlæggende EU-regler om, at der ikke må forskelsbehandles på baggrund af nationalitet.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt, at lovforslaget henviser til, at bøderne i sidste ende beror på domstolens konkrete vurdering, da det er en meget omkostningstung opgave for transportvirksomhederne at få justeret bøderne i konkrete sager.

På de øvrige dele af godskørselsloven og buskørselsloven mangler ITD en generel begrundelse for forhøjelse af bødetaksterne, idet der ikke er konstateret stigende problemer med at overholde lovene. Vi går således ud fra, at de er en konsekvens af forslaget om højere cabotagebøder, der er den reelle begrundelse for lovforslaget.

4.



ITD henviser afslutningsvis til, at vi har behov for harmoniserede regler, der omfatter hele det fælles EU-transportmarked. Det vil i sidste ende være til fordel for det danske transporterhverv.

Med venlig hilsen

ITD

Birthe F. Boisen
Chefkonsulent



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotholmsgade 10
1216 København K

DATO 17. september 2013

JOURNAL NR.

RA-2013-700-0035

BØDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: JHA/BFG

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 72 88 90 00
FAX 72 88 90 04

Under henvisning til telefonsamtale dags dato med Sidsel Kathrine Møller fremsendes Rigsadvokatens bemærkninger i anledning af Trafikstyrelsens høring (TS1020000-00023) vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ændring af bødesatser).

Jeg skal i den anledning bemærke følgende:

1. Lovforslagets forslag til differentierende bøder på henholdsvis 5.000 kr. (mindre alvorlige overtrædelser), 15.000 kr. (alvorlige overtrædelser) og 35.000 kr. (alvorlige overtrædelser) for overtrædelse af de enkelte bestemmelser i godskørselsloven og busloven giver som udgangspunkt ikke anledning til bemærkninger.

Det følger af bemærkningerne i lovforslagets punkt 2.1.2, at bøder kan overstige 35.000 kr., såfremt der er tale om skærpende omstændigheder. Der henvises til, at der kan foreligge skærpende omstændigheder, hvis f.eks. der er kørt ulovligt gennem længere tid, eller der er tale om gentagne overtrædelser. Efter min opfattelse bør begrebet skærpende omstændigheder differentieres yderligere, ligesom det bør præciseres, hvilken indflydelse skærpende omstændigheder forventes at ville have på bødeniveauerne.

2. I relation til godskørselslovens § 6, stk. 1, jf. godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 2, 3. pkt. (tilladelse ikke medbragt under kørsel), fremgår det af lovforslagets afsnit 3.1.2.2., at en sådan overtrædelse bør straffes med en bøde på mere end 5.000 kr. (min understregning). Skal bøden følge niveauet for overtrædelser af mindre alvorlig karakter, bør bøden foreslås fastsat til 5.000 kr. I modsat fald bør bødepositionen nærmere præciseres.

3. I lovforslagets afsnit 3.2.6.2. om anbefaling af bøde for manglende aflevering af førerattest til den tilladelsesudstedende myndighed er det min opfattelse, at der rettelig bør henvises til afsnit 3.3.2.2. i relation overtrædelse af forordning nr. 1072/2009 artikel 3.

4. Vedrørende manglende dokumentation ved udførelse af cabotagekørsel fremgår det af lovforslagets afsnit 3.3.5.2., at overtrædelse af forordning nr. 1072/2009 artikel 8, stk. 3, litra a - c, e og f bør straffes med bøde på 5.000 kr., mens overtrædelse af artikel 8, stk. 3, litra d eller g bør straffes med bøde på 15.000 kr. Det fremgår endvidere, at såfremt flere end én oplysning i artikel 8, stk. 3, litra a-f, er udeladt, bør en sådan overtrædelse straffes med bøde på 5.000 kr. henholdsvis 15.000 kr. pr. udeladt oplysning, dog ikke mere end 15.000 kr.

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

Det synes heraf at fremgå, at der alene bør ske kumulation af bøden, såfremt der er tale om flere overtrædelser af artikel 8, stk. 3, litra a - c, e og f. Såfremt det er tilfældet, bør det præcises.

5. I relation til busloven fremgår det af lovforslagets afsnit 4.3. om bekendtgørelse nr. 1487 af 12. december 2007 om særlige krav til busser, herunder regler og vilkår for udlejning af bus uden fører til ikke-erhvervsmæssig personbefordring, at overtrædelse af nr. 1, nr. 2 og nr. 5 bør straffes med bøde på 5.000 kr., mens overtrædelse af nr. 4 bør straffes med bøde på 15.000 kr. I lovforslagets bilag 1 (skematisk oversigt) fremgår det endvidere, at overtrædelse af nr. 8 og nr. 9 bør straffes med bøde på 5.000 kr. Dette bør tillige fremgå af bemærkningerne i lovforslaget.

6. Det fremgår af lovforslagets afsnit 4.4.1. vedrørende overtrædelse af forordning nr. 1073/2009 artikel 3, stk. 1, litra a-c, om udenlandske virksomheders erhvervsmæssig personbefordring uden fællesskabstilladelse, at sådanne overtrædelser bør straffes med bøde på 35.000 kr. Dette fremgår ikke af den skematiske oversigt i lovforslagets bilag 1.

Det bemærkes, at jeg ikke har underrettet Trafikstyrelsen om mine bemærkninger.

Med venlig hilsen



Birgit Foltmar Gammelgaard