

Folketingets Transportudvalg  
Christiansborg  
1240 København

Danish Transport Federation

### **Vedr. Beslutningsforslag om tilbageholdelse af hele køretøjet (B131).**

DI Transport skal hermed påpege, at der efter vores opfattelse er væsentlige retssikkerhedsmæssige problemer ved ovennævnte beslutningsforslag.

I transportbranchen er det normal praksis, at danske transportvirksomheder, herunder vognmænd eller speditører, benytter underleverandører til at supplere egne chauffører og lastbiler. En underleverandør kan være en dansk eller en udenlandsk vognmand, som med en sættevognstrækker kører med en sættevogn, der typisk er ejet af den danske transportvirksomhed, der har hyret underleverandøren.

Såfremt underleverandøren får en bøde, vil politiet, såfremt der er tale om en udenlandsk vognmand, kunne tilbageholde sættevognstrækkeren, indtil bøden er betalt eller som sikkerhed. I beslutningsforslag B131 foreslås det udvidet til også at omfatte en tilbageholdelse af hele vogntoget, herunder sættevognen, som er ejet af en dansk transportvirksomhed, selv om forseelsen er begået af en underleverandør.

Forslaget har tidligere været behandlet i Folketinget (B142, 2014-15, 1. samling). Her afviste daværende transportminister Magnus Heunicke forslaget, fordi forslaget blev vurderet til at være retssikkerhedsmæssigt betænkeligt. DI Transport er enig i den vurdering.

Justitsministeriet har i brev til Transportministeriet den 20. december 2012 oplyst, at *"Når det gælder tilbageholdelse af hængeren/hele vogntoget, rejser det en række retssikkerhedsmæssige spørgsmål. Det gælder bl.a. i relation til det grundlæggende princip om proportionalitet, da bøderne vil kunne dækkes af værdien af den del af vogntoget (selve lastbilen), der allerede i dag kan tilbageholdes"*. (jf. Trafikstyrelsens "Rapport fra Cabotageudvalget", Maj 2013, bilag 4). DI Transport er enig i den betragtning.

I beslutningsforslaget henvises til forseelser, så som overtrædelser af cabotageregler og reglerne om køre- og hviletid. Dermed risikerer transportvirksomheden, der ejer sættevognen, at få tilbageholdt sættevognen for en forseelse, der er begået af den udenlandske vognmand, mens vedkommende kørte med en anden sættevogn og for en anden transportvirksomhed.

Eksempel 1: I forhold til cabotagereglerne kan der f.eks. være en overtrædelse i form af en fejl i fragtbrevet ved den indkomne internationale tur, som blev kørt for den udenlandske transportvirksomhed A, som bliver opdaget, mens den udenlandske vognmand kører en lovlig cabotagetur for den danske transportvirksomhed B.

Eksempel 2: I forhold til køre- og hviletidsreglerne tjekker politiet lastbilens kontrolapparat 28 dage tilbage. Det vil sige, at den udenlandske vognmand for eksempel ved en vejkontrol i Danmark kan få en bøde for en transport kørt tre uger tidligere i Italien for en udenlandsk transportvirksomhed A, som bliver opdaget, mens lastbilens kører i Danmark for den danske transportvirksomhed B.

I de to ovennævnte eksempler er det åbenlyst urimeligt at tilbageholde sættevognen, der tilhører den danske transportvirksomhed (B), da der er tale om forseelser, som virksomheden ikke har haft indflydelse på eller har haft mulighed for at kontrollere.

DI Transport skal endvidere henlede opmærksomheden på, at der i henhold til straffelovens §23 om medvirkeansvar allerede er mulighed for at retsforfølge transportkøber eller speditør for en udenlandsk transportvirksomheds ulovlige cabotagekørsel eller køre- og hviletid.

Endvidere synes forslaget at bygge på den præmis, at den danske transportvirksomhed *"ikke mærker meget til, at der begås lovovertrædelser hos de fragtfirmaer eller vognmænd, man vælger at samarbejde med"*, når der ikke sker tilbageholdelse af sættevognen. Dette er faktisk forkert. Selv om sættevognen ikke bliver tilbageholdt, er det forbundet med ekstraomkostninger at hente sættevognen med en anden sættevognstrækker. Endvidere bliver godset måske forsinket hos modtageren, hvilket kan være forbundet med en bod til transportvirksomhedens kunde.

I forhold til de svenske regler om tilbageholdelse (klampning), så er der ifølge DI Transports oplysninger tale om tilbageholdelse af både svenske og udenlandske køretøjer, samt at en klampning aldrig må vare mere end 24 timer. De danske myndigheder har mulighed for at tilbageholde sættevognstrækkeren i længere tid, indtil bøden er betalt, hvorfor de danske regler allerede i dag er mere vidtgående end de svenske regler.

Afslutningsvis skal DI Transport påpege hensynet til godsets ejer, som man ifølge beslutningsforslaget vil løse ved at give mulighed for at omlæse godset. DI Transport skal for en god ordens skyld gøre opmærksom på, at en række transporter ikke er egnet til omlæsning i forbindelse med en vejkontrol. Det kan f.eks. være farligt gods, levende dyr og temperaturfølsomme varer, så som frostvarer, medicin mv.

Med venlig hilsen



Michael Svane  
Branchedirektør DI Transport