



**Brancheorganisation for  
den danske vejgodstransport**

Lyren 1

DK-6330 Padborg

Telefon: +45 7467 1233

Telefax: +45 7467 4317

Internet: [www.itd.dk](http://www.itd.dk)

e-mail: [itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

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 proportional. På en række områder er 5.000 kr. stadigvæk for højt og ikke-proportionalt, da der her er tale om bagatelagtige 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-proportionel 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 domstolenes 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.



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