



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

23. maj 2023

2023-2384

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. maj 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

Spørgsmål nr. 189:

Vil ministeren kommentere artiklen "Derfor endte Contranssagen i millionbøde", der blev bragt i Jyske Vestkysten den 3. maj 2023? Ministeren bedes endvidere uddybe, om artiklen giver anledning til at hæve bøderne, herunder indføre omsætningsdifferentierede bøder, da faste takster forekommer som en urimelig lav bøde ved stor fortjeneste på ulovlig cabotage og ugehvil i modsætning til en omsætningsdifferentieret bøde, der tager hensyn til virksomhedens indtægter ved ulovlighederne.

Svar:

Det er vigtigt, at vi i Danmark har sunde og ordentlige forhold for chauffører og transportvirksomheder. Vi skal have rimelige og fornuftige bødesatser ved overtrædelse af reglerne, så det ikke kan betale sig ikke at overholde reglerne om bl.a. køre- og hviletid og cabotage. I den omtalte sag er tale om en bøde på hele 1,2 mio. kr. og det mener jeg ikke retfærdiggør en generel ændring af bødesatserne på godskørselsområdet.

Hvis bødesatserne på godskørselsområdet skal forhøjes eller ændres til en omsætningsbaseret bøde kræver dette lovændring. En sådan lovændring bør begrundes med, at der er tegn på, at de nuværende bødesatser ikke er rimelige eller fornuftige. Hertil fremgår mulighed for at lægge vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået ved en overtrædelse allerede af den nuværende lovgivning, herunder godskørselslovens § 17, stk. 5.

Det følger endvidere af EU-retten, at bøderne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsens grovhed og have afskrækkende virkning. Derudover må bøderne ikke må være diskri-



minerende. F.eks. kan det være diskriminerende, hvis man udelukkende hævede bødesatser, der rammer international godskørsel hårdere end national godskørsel.

Ændring af bødesatser for ugentlig hviletid og cabotage vil kunne ramme international godskørsel hårdere og kan derfor udgøre en diskriminerende restriktion. Det betyder, at hvis man skal ændre bødesatserne og samtidig sikre, at de nye bødesatser ikke udgør diskriminerende restriktioner, bør man ændre samtlige bøder på godskørselsområdet.

Jeg er som sagt opmærksom på, at der skal være gode og sunde forhold i transportbranchen. Heldigvis er der ikke generelle tegn på, at de gældende bødesatser gør, at det kan svare sig at bryde reglerne om f.eks. køre- og hviletid og cabotage. Jeg mener ikke, at hverken Contranssagen eller de nuværende forhold i godskørselsbranchen taler for, at vi skal fastsætte bødesatserne på en mere kompleks måde, som potentielt vil forlænge sagsbehandlingstiderne for selv mindre forseelser. I stedet skal der være gennemsigtighed ved bødefastsættelsen og opmærksomhed på, at bøderne ikke går ud over, hvad der er proportionelt for danske vognmænd og chauffører.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen