



Lovforslag nr. L 47

Folketinget 2011-12

Fremsat den 30. november 2011 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

(Bødeforhøjelser og arbejdstid for selvstændige vognmænd)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1086 af 8. september 2010, som ændret ved § 44 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande.«

2. I § 17 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af denne lov 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.«

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1087 af 8. september 2010, som ændret ved § 43 i lov nr. 718 af 25.

juni 2010 og § 2 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 18, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om buskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande.«

2. I § 22 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af denne lov 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.«

§ 3

Loven træder i kraft den 1. marts 2012.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål og baggrund
2. Bødeforhøjelse
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Lovforslagets indhold
3. Arbejdstidsdirektivet
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Lovforslagets indhold
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Høring
10. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål og baggrund

Lovforslagets formål er dels en øget trafikssikkerhed ved at forhøje det generelle bødeniveau, dels at skabe en hjemmel for transportministeren til at fastsætte regler, der gennemfører arbejdstidsdirektivet i relation til selvstændige vognmænd.

Med lovforslaget foreslås det at forhøje bødeniveauet for overtrædelse af gods- og buskørselsloven samt forskrifter udstedt i medfør heraf, da det vil bidrage til at øge trafikssikkerheden via en skærpet overholdelse af lovens regler. Bødeniveauet ikke været genstand for regulering siden begyndelsen af 1980'erne, hvilket skaber et behov for at bringe satserne op på et nutidigt niveau.

Herudover foreslås det at skabe en hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, i relation til selvstændige vognmænd, EU-Tidende 2002 nr. L 80, side 35.

2. Bødeforhøjelser

2.1. Gældende ret

Overtrædelse af gods- og buskørselslovgivningen straffes med bøde. Det nuværende bødeniveau for overtrædelse af gods- og buskørselslovgivningen er fastsat af domstolene på baggrund af straffelovens almindelige bestemmelser herom samt Trafikstyrelsens vejledende udtalelser til politiet igennem årene i forbindelse med konkrete sager. Bøderne er ikke er blevet reguleret siden begyndelsen af 1980'erne og ligger på 4.000 kr. som udgangspunkt for de alvorligste førstegangsovertrædelser.

Det fremgår ikke af gods- og buskørselslovene i dag, hvordan bøderne for overtrædelse af lovenes strafsanktionerede bestemmelser nærmere skal udmåles.

2.2. Lovforslagets indhold

Forslaget skal ses på baggrund af, at de nuværende bøder på gods- og buskørselsområdet er så lave, at de ikke kan antages at have nogen nævneværdig indvirkning på tilladelsesindehavernes adfærd og udøvelse af erhvervet. Transportministeriet finder, at dette takstniveau er utidssvarende i forhold til den økonomisk gevinst, som en virksomhed kan opnå ved at overtræde gods- eller buskørselslovens bestemmelser. For at få udstedt en vognmandstilladelse er der f.eks. omkostningerne i forbindelse med obligatorisk deltagelse i vognmandskursus med efterfølgende prøve, der som oftest beløber sig til omkring 25.000 kr. afhængigt af kursusudbyderen. Hensynet til straffens præventive effekt taler for, at der sker en forhøjelse af bødeniveauet på gods- og buskørselslovens område.

2.2.1. Pristalsregulering

Bødetaksterne på gods- og buskørselsområdet er baseret på retspraksis. Bødeniveauet har som nævnt ikke været genstand for regulering eller forhøjelse siden 1980'erne. Ud fra den betragtning, at bødeniveauet, set i forhold til løn- og prisudviklingen, næppe kan antages at have nogen nævneværdig præventiv effekt, er det Transportministeriets opfattelse, at der som følge heraf er behov for en generel forhøjelse af det nuværende bødeniveau. Transportministeriet foreslår, at bødeniveauet forhøjes parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

Der er visse overtrædelser, som efter Transportministeriets oplysninger ikke har været bedømt ved domstolene. Transportministeriets anbefaling af bødetakst, for så vidt an-

går disse overtrædelser, vil således ikke bero på en pristalsregulering.

Ved overtrædelse af gods- og buskørselslovgivningen anbefaler Transportministeriet bødetakster som anført i bilag 1.

Nedenfor beskrives udvalgte overtrædelser af godskørselsloven, busloven samt relevante forordninger sammen med en angivelse af Transportministeriets anbefalinger af bødeniveauet for overtrædelserne.

2.2.1.1. Kørsel uden tilladelse

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 1, at den der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med køretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. I henhold til bekendtgørelse nr. 1489 af 12. december 2007 er vægtgrænsen 3.500 kg.

Det følger af buslovens § 1, stk. 1, at den der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.

Det følger af buslovens § 1 a, at den der udlejer eller udlåner en bus uden fører skal have tilladelse hertil.

En virksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning eller erhvervmæssig personbefordring som beskrevet ovenfor uden tilladelse hertil, handler i strid med godskørselslovens § 1, stk. 1, henholdsvis buslovens § 1, stk. 1. Overtrædelse heraf straffes i medfør af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, henholdsvis buslovens § 22, stk. 1, nr. 1, med bøde. For overtrædelser, som sker over en længere periode, udmåles en skærpet bøde. Ifølge retspraksis skal den ulovlige kørsel mindst have fundet sted i en periode på 3 til 6 måneder, før der er tale om ulovlig kørsel i en længere periode. Den skærpede bøde er udtryk for den uberettigede vinding, som overtræderen tilegner sig over længere tids ulovlig godskørsel sammenholdt med de økonomiske byrder, der er forbundet med at opnå en tilladelse til godskørsel for fremmed regning henholdsvis tilladelse til erhvervmæssig personbefordring. Transportministeriet anbefaler, at godskørsel for fremmed regning og erhvervmæssig personbefordring uden tilladelse bør straffes med en bøde på ikke mindre end 10.000 kr. for overtrædelse gennem kort tid og 25.000 kr. for overtrædelse gennem længere tid. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.2. Ulovlig cabotagekørsel

I henhold til artikel 2, stk. 6, i forordning nr. 1072/2009 defineres »cabotagekørsel« som national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med forordningen. I forordningens kapitel III er cabotagekørsel nærmere beskrevet.

En transportvirksomhed har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale

om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

Såfremt transportvirksomheden overtræder disse vilkår, f.eks. ved at medlemsstaten ikke forlades inden for syv dage, er der tale om en overtrædelse af godskørselsloven, jf. lovens § 1, stk. 2, som straffes med bøde samt en skærpet bøde for kørsel i en længere periode i henhold til godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1. Transportministeriet anbefaler, at bødeniveauet for overtrædelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, ligger på niveau med national kørsel uden tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.3. Manglende medbringelse af tilladelse under kørsel

I henhold til godskørselslovens § 6, stk. 2, skal en tilladelse medbringes i køretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Hvis føreren ikke medbringer tilladelsen i køretøjet under udførelse af godskørsel for fremmed regning, er der tale om en overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 2. En sådan overtrædelse straffes med bøde i henhold til godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1. Transportministeriet anbefaler, at overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 2, straffes med bøde på ikke mindre end 1.500 kr. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.4. Udlån af tilladelser

I henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, skal en tilladelse udnyttes af den virksomhed, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre. Hvis en transportvirksomhed udlåner eller overdrager sine tilladelser til andre end tilladelsesindehaveren selv, vil der være tale om en overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og en overtrædelse heraf straffes med bøde i henhold til godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1. Transportministeriet anbefaler, at overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, straffes med bøde på ikke mindre end 2.500 kr.

Ved udførelse af erhvervmæssig personbefordring anvendes en tilsvarende bestemmelse i buslovens § 18, stk. 3. En overtrædelse af denne straffes med bøde i henhold til buslovens § 22, stk. 1, nr. 2. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.5. Manglende overholdelse af løn- og arbejdsvilkår, der følger af de gældende kollektive overenskomster

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 4, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og ar-

bejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Hvis en tilladelsesindehaver således ikke overholder løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, vil der være tale om en overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 4. En tilsvarende bestemmelse findes i buslovens § 18, stk. 2.

Transportministeriet anbefaler, at overtrædelse af overenskomstkrauet straffes med en bøde, hvis størrelse afspejler det undtagne beløb, dog minimum 10.000 kr.

2.2.1.6. Ulovlig chaufførvikarvirksomhed

I henhold til godskørselslovens § 6 a, stk. 1, må godskørsel for fremmed regning, der udføres med tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, eller § 4, stk. 1, 3 og 4, kun udføres af tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne, en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til at udleje chauffører. Såfremt godskørsel for fremmed regning udføres i strid hermed, f.eks. hvis godskørsel for fremmed regning udføres af en chauffør, der ikke er ansat hos tilladelsesindehaveren og ej heller en tilladelsesindehaver, der er godkendt til at udleje chauffører, er der tale om en overtrædelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 1. En sådan overtrædelse straffes med bøde i henhold til godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1. En tilsvarende bestemmelse om ulovlig chaufførvikarvirksomhed findes i buslovens § 9, stk. 1, og overtrædelse heraf straffes med bøde i henhold til buslovens § 22, stk. 1, nr. 1.

Transportministeriet anbefaler, at overtrædelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, og buslovens § 9, stk. 1, straffes med bøde på ikke mindre end 2.500 kr. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.7. Manglende aflevering af tilladelser efter tilbagekaldelse

I henhold til godskørselslovens § 15 skal en tilladelse, der er tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldet straks afleveres til transportministeren. Hvis en tidligere tilladelsesindehaver undlader at aflevere en tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldt tilladelse, vil der være tale om en overtrædelse af godskørselsloven og en overtrædelse heraf straffes med bøde i henhold til godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1. En tilsvarende bestemmelse findes i buslovens § 17 og overtrædelse heraf straffes med bøde i henhold til buslovens § 22, stk. 1, nr. 1.

Transportministeriet anbefaler, at overtrædelse af godskørselslovens § 15, og buslovens § 17, straffes med bøde på ikke mindre end 1.500 kr. Bødeniveauet foreslås forhøjet parallelt med en pristalsreguleringssats, der svarer til en opskrivning fra 1980 til 2010.

2.2.1.8. Manglende sikkerhedsstilling ved kørsel i udlandet

I henhold til godskørselslovens § 16 b hæfter den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.000 kg eller derover over for føreren af køretøjet og andre

personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom. I henhold til § 16 b, stk. 4, skal den, der hæfter, stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet. En tilsvarende bestemmelse findes i buslovens § 20 a, stk. 4.

Transportministeriet er ikke bekendt med domstolspraksis på området – hverken på gods- eller bus-området, men anbefaler, at overtrædelse af godskørselslovens § 16 b, stk. 4, og buslovens § 20 a, stk. 4, straffes med bøde på ikke mindre end 1.500 kr.

3. Arbejdstidsdirektivet

3.1. Gældende ret

Der er ikke i dag bestemmelser i gældende ret, der regulerer arbejdstiden for selvstændige vognmænd. Selvstændige vognmænds arbejdstid er således ikke omfattet af lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EU-Tidende 2002 nr. L 80, side 35) fastsætter regler om arbejdstid for personer, der udfører vejtransportaktiviteter.

Arbejdstidsdirektivet har til formål at regulere arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, med henblik på at fastsætte minimumsforskrifter for tilrettelæggelse af arbejdstid for at forbedre beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, samt forbedre færdselssikkerheden og tilnærme konkurrencevilkårene yderligere til hinanden.

Det fremgår bl.a. af arbejdstidsdirektivet, at den ugentlige arbejdstid som udgangspunkt højst må udgøre 48 timer. Reglerne gælder ud over køre- og hviletidsreglerne, der regulerer, hvor lang tid en fører må køre og hvornår der skal holdes pauser og hvil.

3.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås at indsætte en hjemmel, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler, der gennemfører arbejdstidsdirektivet i relation til selvstændige vognmænd.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at tilsyn i forbindelse med gennemførelse af arbejdstidsdirektivet vil medføre en administrativ byrde for Transportministeriet. Omfanget vil afhænge af, hvilke krav til tilsyn der fastsættes.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR).

Det vurderes, at selvstændige vognmænd kan forvente en administrativ byrde som følge af gennemførelsen af arbejdstidsdirektivet. Byrdens omfang vil afhænge af valg af gennemførelsesform.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at der ingen konsekvenser er for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at der ikke er nogen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder hjemmel til at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, i relation til selvstændige vognmænd.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Forslaget om gennemførelse af arbejdstidsdirektivet vil medføre en administrativ byrde for Transportministeriet.
Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil medføre, at selvstændige vognmænd fremover skal overholde arbejdstidsdirektivet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder hjemmel til at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, i relation til selvstændige vognmænd.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 2, bebyrder transportministeren til at fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransporter (Arbejdstidsdirektivet), i relation til selvstændige vognmænd, herunder andet arbejde end kørsel eller støtteaktiviteter omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006.

Før indeholdt bestemmelsen hjemmel til, at transportministeren kunne fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om godskørsel med motorkøretøjer

9. Høring

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Frie danske Lastbilvognmænd (FDL), Foreningen EP-Danmark, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikselskaberne i Danmark, Økonomisk Forening for Persontransport.

samt af tilsvarende aftaler med andre lande. Nu er bestemmelsen nyaffattet, og transportministeren har nu også hjemmel til fastsætte regler, som skal gennemføre Arbejdstidsdirektivet i dansk ret.

Overholdelse af reglerne om arbejdstid for selvstændige vognmænd vil f.eks. kunne sikres via administrative tilsyn og dokumentation i form af fartskriveroplysninger.

Til nr. 2

Det foreslås i § 17, stk. 4, at der ved fastsættelse af bøder kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse. For en nærmere beskrivelse af de bødetakster, som fremover anbefales anvendt på godskørselsområdet, henvises til forslagens almindelige bemærkninger samt bilag 1.

Det bemærkes, at fastsættelsen af bødestraffen i de konkrete sager om overtrædelse af godskørselslovgivningen fortsat vil bero på domstolens vurdering i det enkelte tilfælde.

de, og de angivne straffniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag er omstændigheder, der taler herfor, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens §§ 80-82.

Til § 2

Til nr. 1

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 18, stk. 1, nr. 1, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransporter (Arbejdstidsdirektivet) i relation til selvstændige vognmænd, herunder andet arbejde end kørsel eller støtteaktiviteter omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006.

Før indeholdt bestemmelsen hjemmel til, at transportministeren kunne fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om godskørsel med motorkøretøjer samt af tilsvarende aftaler med andre lande. Nu er bestemmelsen nyaffattet, og transportministeren har nu også hjemmel til fastsætte regler, som skal gennemføre Arbejdstidsdirektivet i dansk ret.

Overholdelse af reglerne om arbejdstid for selvstændige vognmænd vil f.eks. kunne sikres via administrative tilsyn og dokumentation i form af fartskriveroplysninger.

Til nr. 2

Det foreslås i § 22, stk. 4, at der ved fastsættelse af bøder kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse. For en nærmere beskrivelse af de bødetakster, som fremover anbefales anvendt på buskørselsområdet, henvises til forslaget almindelige bemærkninger samt bilag 1.

Det bemærkes, at fastsættelsen af bødestraffen i de konkrete sager om overtrædelse af buskørselslovgivningen fortsat vil bero på domstolenes vurdering i det enkelte tilfælde, og de angivne straffniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag er omstændigheder, der taler herfor, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens §§ 80-82.

Til § 3

Loven foreslås at træde i kraft den 1. marts 2012.

Bilag 1**Transportministeriets anbefalinger til minimumsniveauet for bødestraf på bus- og godskørselsområdet**

Godskørselsloven		
	Nuværende bødeniveau	Anbefaling
§ 1, stk. 1	4.000 kr.	10.000 kr.
§ 1, stk. 1 (skærpende omstændigheder, gennem længere tid)	10.000 kr.	25.000 kr.
§ 1, stk. 2	4.000 kr.	10.000 kr.
§ 1, stk. 2 (skærpende omstændigheder, gennem længere tid)	10.000 kr.	25.000 kr.
§ 6, stk. 2	500 kr.	1.500 kr.
§ 6, stk. 3	1.000 kr.	2.500 kr.
§ 6, stk. 4	Ingen retspraksis	Bøden bør afspejle det undtagne beløb, dog minimum 10.000 kr.
§ 6 a, stk. 1	2.000 kr.	5.000 kr.
§ 15	500 kr.	1.500 kr.
§ 16 b, stk. 4	Ingen retspraksis	1.500 kr.

Busloven		
	Nuværende bødeniveau	Anbefaling
§ 1, stk. 1	4.000 kr.	10.000 kr.
§ 1, stk. 1 (skærpende omstændigheder, gennem længere tid)	10.000 kr.	25.000 kr.
§ 1, stk. 2	4.000 kr.	10.000 kr.
§ 1, stk. 2 (skærpende omstændigheder, gennem længere tid)	10.000 kr.	25.000 kr.
§ 1 a	4.000 kr.	10.000 kr.
§ 1 a (skærpende omstændigheder, gennem længere tid)	10.000 kr.	25.000 kr.
§ 9, stk. 1	1.000 kr.	2.500 kr.
§ 17, stk. 1	500 kr.	1.500 kr.
§ 18, stk. 2	Ingen retspraksis	Bøden bør afspejle det undtagne beløb, dog minimum 10.000 kr..
§ 18, stk. 3	500 kr.	1.500 kr.
§ 20 b, stk. 4	Ingen retspraksis	1.500 kr.

EU-forordninger		
	Nuværende bødeniveau	Anbefaling
Forordning nr. 1072/2009 (ulovlig godskørsel uden fælleskabstilladelse)	4.000 kr.	10.000 kr.
Forordning nr. 1072/2009	10.000 kr.	25.000 kr.

(ulovlig godskørsel uden fælleskabstilladelse) (skærpende omstændigheder)		
Forordning nr. 1073/2009 (ulovlig buskørsel uden fælleskabstilladelse)	4.000 kr.	10.000 kr.
Forordning nr. 1073/2009 (ulovlig buskørsel uden fælleskabstilladelse) (skærpende omstændigheder)	10.000 kr.	25.000 kr.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1086 af 8. september 2010, som ændret ved § 44 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

§ 2. ---

Stk. 1. ---

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om godskørsel med motorkøretøjer samt af tilsvarende aftaler med andre lande.

Stk. 3. ---

§ 17. ---

Stk. 1 – 3. ---

§ 18. Transportministeren kan fastsætte regler om

1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om buskørsel med motorkøretøjer samt af tilsvarende aftaler med andre lande,

2) – 8). ---

§ 22. ---

Stk. 1 – 3. ---

1. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande.«

2. I § 17 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af denne lov 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.«

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1087 af 8. september 2010, som ændret ved § 43 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 2 i lov nr. 471 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 18, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) anvendelse eller gennemførelse af EU-regler om buskørsel med motorkøretøjer og arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande,«.

2. I § 22 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af denne lov 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.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. marts 2012.