



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2005-150-0158
Dok.: KSE40438

Besvarelse af spørgsmål nr. 84 fra Folketingets Retsudvalg.

Spørgsmål:

”Efter vedtagelsen af L 153 (2004-05, 2. samling) (køre-hviletid), har flere organisationer udtalt kritik af lovens konsekvenser for transporterhvervet. Med udgangspunkt i dette bedes ministeren oplyse, hvorvidt ministeren vil tage initiativ til en evaluering med udgangspunkt i følgende:

- 1) Nedsættelse af et hurtigtarbejdende embedsmandsudvalg med henblik på en vurdering af primært følgende aspekter af ordningen:
 - a. Frakendelse af kørekortet samt maksimal beløbsmæssig straf pr. overtrædelse.
 - b. Akkumulation af daglig køretid ved brud på daglig hvil.
 - c. Metoden til beregning af uafbrudt køretid.
 - d. Sanktionsudmåling for overtrædelse af kontrolapparatforordningen.
- 2) Informations- og kontrolkampagner i samarbejde mellem organisationerne og Rigspolitiet.
- 3) En metode i kontrolindsatsen der sikrer, at danske transportører ikke diskrimineres i forhold til udenlandske til skade for konkurrenceevnen.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der til brug for besvarelsen af spørgsmålets pkt. 2 og 3 har indhentet en udtalelse fra Rigspolitichefen. Rigsadvokaten har oplyst følgende:

”Vedrørende spørgsmålets pkt. 1

Justitsministeriet anmodede ved skrivelse af 9. februar 2004 Rigsadvokaten om at vurdere, om det dagældende sanktionsniveau for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid var tilstrækkeligt, eller om der var behov for at skærpe sanktionerne, eventuelt ved en lovændring.

På denne baggrund afgav rigsadvokaturen i december 2004 en redegørelse om sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne til Justitsministeriet. Redegørelsen var udarbejdet i samarbejde med Rigspolitiet og Politidirektøren i København

og indeholdt en vurdering af de gældende regler og sanktionerne herfor samt forslag til nye sanktioner på området.

Med henblik på at sikre, at sanktionerne i højere grad kunne virke præventivt, indeholdt redegørelsen forslag om forhøjede bøder for overtrædelse af reglerne, herunder et gradueret sanktionssystem for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, ligesom det blev foreslået at indføre hjemmel til frakendelse af førerretten for alvorlige overtrædelser af reglerne. Der blev i den forbindelse endvidere henvist til, at der også med hensyn til andre overtrædelser af færdselsloven er fastsat bøder, som gradueres efter grovheden af overtrædelsen.

Justitsministeren fremsatte på grundlag af Rigsadvokatens redegørelse et lovforslag (L 153, Folketinget 2004-05, 2. samling), der på de fleste punkter bygger på forslagene i redegørelsen.

De nye regler om sanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid trådte i kraft den 1. september i år, jf. lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).

For så vidt angår overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen indebærer de nye sanktioner, at der er indført et gradueret sanktionssystem, således at bøden for en fører fastsættes til 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct. Bøden for vognmanden fastsættes til det dobbelte. Der er dog samtidig fastsat en generel tolerancegrænse på 5 procent, således at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen har været på 5 procent eller mere.

Da der er tale om et gradueret sanktionssystem, er der ikke fastsat en maksimumbøde, men det er i bemærkningerne til lovforslaget anført, at domstolene ikke er afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning. I de tilfælde, hvor bøden er fastsat ved sammenlægning af flere bødestraffe (kumulation), følger det af færdselslovens § 118 a, stk. 5, at færdselslovens regler om sammenlægning af bødestraffe kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

For så vidt angår frakendelse af førerretten for overtrædelse af forordningen om køre- og hviletid følger det nu af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, at føreren frakendes førerretten betinget, hvis bestemmelserne er overtrådt med mere end 30 procent. Dermed svarer reglerne om frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i forordningen om køre- og hviletid til reglerne om frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om tilladt totalvægt, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 4.

Som det er anført i pkt. 3.2.2.2.1. i bemærkningerne til lovforslaget, indebærer kompleksiteten i regelsættet, at forhold, som – isoleret betragtet – udgør mindre overskridelser, på grund af samspillet mellem reglerne kan betyde en endog ganske betydelig overskridelse af reglerne. Som eksempel nævnes i bemærkningerne tilfælde om overskridelse af reglerne om daglig køretid, som højst må udgøre 10 timer mellem to daglige hvileperioder eller én daglig eller én ugentlig hvileperiode. Hvis en fører efter en daglig køretid på 10 timer afholder et hvil på 7 timer og derefter på ny kører 10 timer, vil hviletiden på 7 timer

ikke afslutte den periode, inden for hvilken den samlede køretid opgøres, selv om tolerancegrænsen på 5 procent anvendes. Den samlede køretid vil i dette eksempel være på 20 timer, hvilket svarer til en overskridelse af den daglige køretid på 100 procent.

Derfor følger det af bemærkningerne, at der i forhold til frakendelse af førerretten er fastsat særlige tolerancegrænser, således at frakendelse af førerretten kun bør ske, hvis køretiden eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 procent. I det nævnte eksempel ovenfor, hvor føreren efter en daglig køretid på 10 timer afholder et hvil på 7 timer og herefter på ny kører 10 timer, vil reglerne om køretid isoleret set ikke være overskredet. Da hvileperioden på 7 timer svarer til en overskridelse af reglerne om daglig hviletid på 12,5 procent, vil der i dette eksempel ikke ske frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om daglig hviletid, idet hviletiden isoleret set ikke er overskredet med mere end 30 procent.

En tilsvarende regel, hvorefter førerretten frakendes, hvis reglerne isoleret set er overskredet med mere end 30 procent, gælder også ved overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser, således at der sker frakendelse, hvis der er afholdt en pause, der er mere end 30 procent for kort i forhold til den foreskrevne varighed.

I forbindelse med udarbejdelsen af Rigsadvokatens redegørelse om sanktionssystemet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne blev det overvejet, om overtrædelser af kontrolapparatforordningen kan opdeles i mere undskyldelige overtrædelser og i overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne. Da denne opdeling imidlertid er vanskelig at gennemføre, blev det foreslået, at alle overtrædelser straffes ens, og det blev samtidig foreslået at forhøje bøden for overtrædelser af kontrolapparatforordningen til 3.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til vognmanden. Endvidere blev det foreslået, at der ikke skal gælde en højere bøde i gentagelsestilfælde. Baggrunden for forslaget om forhøjelse af bødeniveauet var, at overholdelse af reglerne i kontrolapparatforordningen er af afgørende betydning for muligheden for at gennemføre kontrol med overholdelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, og at det ikke må kunne betale sig at overtræde reglerne i kontrolapparatforordningen med henblik på at undgå straf for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Det blev endvidere efter principperne i klippekortordningen foreslået, at tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen bør udløse en betinget frakendelse af førerretten.

Justitsministeriet tiltrådte Rigsadvokatens anbefalinger, og de nugældende regler er derfor udformet i overensstemmelse hermed.

De sanktioner, som blev gennemført ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 og trådte i kraft den 1. september 2005, indgår i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager, således at anklagemyndigheden i forbindelse med overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid nedlægger påstand i overensstemmelse med de sanktioner, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Da de nye sanktioner kun har haft virkning i fire måneder, er det min opfattelse, at det endnu er for tidligt at vurdere, om de skærpede sanktioner, herunder muligheden for frakendelse af førerretten, har haft den tilsigtede effekt.

Jeg kan i den forbindelse i øvrigt henvide til, at Rigspolitichefen har oplyst, at politiet i forbindelse med indførelse af de skærpede sanktioner er blevet anmodet om at udvise den nødvendige konduite i særdeleshed i forbindelse med overtrædelsestyper, der ikke tidligere er blevet rejst sigtelse for. Denne overgangsordning er fastholdt indtil videre og indebærer, at overtrædelser, der før 1. september 2005 ikke medførte rapportoptagelse, indtil videre som udgangspunkt afgøres med påtale og vejledning. Repræsentanter fra den samlede vejtransportbranche er på et møde hos Rigspolitichefen den 9. november 2005 orienteret herom.

Vedrørende spørgsmålets pkt. 2

Rigspolitichefen har oplyst følgende:

”For så vidt angår informations- og kontrolkampagner kan det oplyses, at Rigspolitichefen i perioden september til primo december 2005 har deltaget i 23 informationsmøder arrangeret af organisationerne. Det skønnes, at der har deltaget ca. 3.700 chauffører og vognmænd i møderne. Endvidere har Rigspolitichefen både før og efter reglernes ikrafttræden besvaret en lang række skriftlige og telefoniske henvendelser vedrørende køre- og hviletidsregelsættet.”

Vedrørende spørgsmålets pkt. 3

Rigspolitichefen har oplyst, at man i forbindelse med landevejskontrol kontrollerer såvel danske som udenlandske køretøjer. Konstateres det, at føreren af et køretøj, der er indregistreret i udlandet, har overtrådt køre- og hviletidsreglerne, udstedes et bødeforelæg. Hvis både føreren og køretøjet er hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet tilbageholdes af politiet, indtil forskyldte bøder mv. er betalt, jf. færdselslovens § 120.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 9, at der for overtrædelse af forskrifter, der udstedes i medfør af § 86 a om køre- og hviletid, kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Der er tale om et såkaldt objektivt individualansvar.

I forbindelse med standsning er det alene føreren, der sigtes, idet den udenlandske ejer ikke er til stede og derfor ikke kan sigtes for overtrædelsen. Oplysninger om den transportvirksomhed, der er førerens arbejdsgiver, fremgår imidlertid af den rapport, som sendes til den politikreds, hvor forseelsen er begået, og det er denne politikreds, der afgør, hvad der skal foretages i forhold til virksomhedsejeren.

Jeg kan dog generelt om mulighederne for at strafforfølge udenlandske transportvirksomheder oplyse, at politikredsen kan sende et bødeforelæg til virksomhedsejeren i det land, hvor ejeren er hjemmehørende, men virksomhedsejeren er ikke forpligtet til at betale bøden.

Politikredsen kan endvidere indkalde virksomhedsejeren til retsmøde her i landet. Hvis virksomhedsejeren ikke møder, vil det efter omstændighederne være muligt, at den pågældende kan dømmes som udebleven, hvis han har fået underretning om retsmødet og samtidig modtager underretning om, at han i tilfælde af udeblivelse kan dømmes i overens-

stemmelse med anklageskriftet. I tilfælde, hvor en udenlandsk virksomhedsejer er dømt i Danmark for en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder ved en udeblivelsesdom, kan dommen søges fuldbyrdet i den pågældendes hjemland.

Endvidere kan politikredsen anmode det land, hvor virksomhedsejeren er hjemmehørende, om at overtage strafforfølgningsen i sagen.

Det afhænger af de nationale regler i det land, hvor virksomhedsejeren er hjemmehørende, om det pågældende land kan yde bistand i forbindelse med strafforfølgningsen, herunder om det pågældende land kan overtage strafforfølgningsen. Det tilføjes i den forbindelse, at der er en række lande, som ikke har regler om objektivt ansvar for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, hvilket kan betyde, at det pågældende land ikke kan yde bistand i forbindelse med strafforfølgningsen.

Det tilføjes, at EU-medlemsstaterne med vedtagelsen den 24. februar 2005 af Rådets rammeafgørelse om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe er blevet enige om at indføre en forenklet og mere effektiv procedure mellem EU-medlemsstaterne i forbindelse med anerkendelse og fuldbyrdelse af afgørelser om bødestraf. Rammeafgørelsen, der skal være gennemført i EU-medlemsstaterne inden den 22. marts 2007, indebærer, at afgørelser om bødestraf truffet i en medlemsstat som udgangspunkt skal anerkendes af den medlemsstat, der skal gennemføre afgørelsen, uden yderligere formaliteter og gennemføres omgående på samme måde, som hvis der havde været tale om en national afgørelse. Rammeafgørelsen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 1434 af 22. december 2004 om fuldbyrdelse af visse strafferetlige afgørelser i Den Europæiske Union.”

Justitsministeriet kan supplerende oplyse, at ministeriet på baggrund af den kritik, der har været rejst af de nye skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, vil indkalde de berørte organisationer og myndigheder til et møde med henblik på drøftelse af de nævnte problemstillinger.