



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2006-150-0331
Dok.: KSE40758

Besvarelse af spørgsmål nr. 46 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del).

Spørgsmål:

”Det fremgår af ministerens svar af 23/10-06 på Trafikudvalgets spm. 23 bl.a., at HTS-A og 3F sammen med en række øvrige repræsentanter for den samlede transportbranche er indkaldt til et møde 31/10-06 i Justitsministeriet om de nye skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. På mødet vil Justitsministeriet oplyse branchen om, i hvilket omfang branchens ønsker vil blive imødekommet.

Ministeren bedes snarest muligt efter mødet tilsende udvalget en udførlig redegørelse for, på hvilke punkter branchens ønsker er imødekommet henholdsvis ikke imødekommet samt begrundelsen herfor.

Spørgsmålet stilles med henblik på et evt. kommende åbent samråd.

Vedlagt brev af 3/10-06 fra HTS-A og 3F til justitsministeren samt henholdsvis justitsministerens og transport- og energiministerens kommentarer hertil (svar på Trafikudvalgets spm. 23).”

Svar:

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 skærpedes sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og reglerne om kontrolapparater (fartskrivere) pr. 1. september 2005.

På baggrund af transportbranchens ønske om en række lempelser af sanktionssystemet afholdt Justitsministeriet den 22. februar 2006 et møde med repræsentanter fra branchen samt Rigsadvokaten og Rigspolitichefen. Drøftelserne fortsatte herefter i et mindre forum på to møder den 10. maj og den 16. juni 2006.

Justitsministeriet har herefter – i samråd med Rigsadvokaten og Rigspolitichefen – overvejet, hvilke af branchens ønsker til lempelser af sanktionssystemet der er mulighed for at gennemføre, uden at det går ud over færdselssikkerheden.

På mødet den 31. oktober 2006 redegjorde Justitsministeriet for resultatet af disse overvejelser og udsendte endvidere samme dag et brev til transportbranchen herom. Brevet blev ligeledes sendt til Folketingets Retsudvalg til orientering. Som det fremgår heraf, har Justitsministeriet besluttet at gennemføre nedenstående fem ændringer i tiltalepraksis vedrørende overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid samt kontrolapparatet. Ændringerne er ved en cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 til politi og anklagemyndighed gennemført med øjeblikkelig virkning og finder anvendelse på alle sager, som endnu ikke er endeligt afgjort. De fem ændringer er følgende:

1. Det analoge kontrolapparat kan åbnes under forudsætning af, at åbningen sker med henblik på egenkontrol, og at køretøjet holder stille under åbningen. Der må maksimalt ske 6 åbninger pr. daglig arbejdsperiode, og åbningerne må hver have en varighed af maksimalt 1 minut.

Begrundelsen for denne lempelse er, at den efter Justitsministeriets opfattelse kun indebærer en ubetydelig forringelse af myndighedernes kontrolmuligheder, mens ændringen må antages at forbedre chaufførernes mulighed for at føre kontrol med, at de overholder køre- og hviletidsreglerne.

2. Der vil kun blive udmålt én bøde til henholdsvis chauffør og vognmand, hvis chaufføren under kørslen ikke som påkrævet medbringer diagramark fra den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage. Det er dog en forudsætning, at samtlige manglende diagramark efterfølgende indsendes til politiet.

Justitsministeriet har fundet lempelsen rimelig under hensyn til, at der er tale om én forglemmelse.

3. Der udmåles kun én bøde til henholdsvis chauffør og vognmand for hvert diagramark, der er fejltagtigt eller mangelfuldt udfyldt, uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på det enkelte ark.

Denne lempelse sikrer, at det ikke kan betale sig at smide diagramarket væk, hvis det er behæftet med udfyldningsfejl, idet man højst risikerer samme straf, som hvis diagramarket mangler. Smider chaufføren diagramarket væk, forringes myndighedernes kontrolmuligheder væsentligt.

4. Der kan fremover foretages to afbrydelser af det daglige hvil (mod hidtil én) af sammenlagt højst en times varighed i forbindelse med færgeoverfart eller togtransport (den såkaldte færgeregel).

Justitsministeriet har imødekommet branchens ønske herom under hensyntagen til, at reglen allerede følger af den nye køre- og hviletidsforordning, som blot endnu ikke er trådt i kraft. Der henvises til artikel 9, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (den nye køre- og hviletidsforordning), der træder i kraft den 11. april 2007, jf. forordningens artikel 29.

5. Chaufførerne kan undlade at anvende diagramark under et lovligt dagligt hvil, der afholdes i køretøjet.

Denne ændring har ikke været drøftet på møderne med transportbranchen, men det er under Justitsministeriets efterfølgende overvejelser – herunder blandt andet gennem presseomtale i forbindelse med en større enkeltsag – blevet klart, at branchen nærede et stærkt ønske om ændringen. Ændringen kan efter Justitsministeriets opfattelse gennemføres uden konsekvenser for færdselssikkerheden.

Transportbranchen har i forbindelse med den gennemførte møderække fremsat ønske om en række yderligere lempelser. De pågældende ønsker og Justitsministeriets begrundelse for ikke – eller ikke på nuværende tidspunkt – at imødekomme disse er følgende:

- a. Branchen har på møderne ytret ønske om, at fejl ved udfyldelse af diagramark kun straffes, når myndighederne kan bevise, at den mangelfulde eller forkerte udfyldning af diagramarket er et led i chaufførens eller virksomhedens forsætlige forsøg på at manipulere, så der dækkes over en overtrædelse af de materielle køre- og hviletidsregler.

Det fremgår af afsnit 3.2.3.1. og 3.2.3.2. i bemærkningerne til forslaget til lov nr. 557 af 24. juni 2005 (skærpselsloven), at muligheden for en sondring som den af branchen foreslåede har været overvejet, men at det var Rigsadvokatens og Justitsministeriets opfattelse, at en sondring mellem undskyldelige og bevidste overtrædelser vil være uhensigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis – ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte.

Det er fortsat Justitsministeriets opfattelse, at hvis overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet kun kan sanktioneres, hvor det kan bevises, at forseelsen er udtryk for forsøg på at dække over en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, så vil reglerne om kontrolapparatet i langt de fleste tilfælde kunne overtrædes straffrit, og politiets kontrol med køre- og hviletidsreglernes overholdelse vil i praksis blive umulig at gennemføre.

- b. Branchen har endvidere fremsat ønske om, at frakendelse af førerretten alene sker, når en overtrædelse går ud over færdselssikkerheden – det vil sige kun når reglerne om køretid, hviletid og pauser er overtrådt, og ikke når det kun gælder overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet. Endvidere mener branchen, at der ikke skal kunne ske frakendelse (eller evt. kun betinget frakendelse) for overtrædelser konstateret i forbindelse med virksomhedskontroller. Ønsket om begrænsninger i adgangen til at bruge (ubetinget) frakendelse i forbindelse med virksomhedskontroller er, at branchen finder, at man altid først bør nøjes med advarsel, så den enkelte chauffør kan nå at rette sin adfærd, før han mister sit kørekort. Når der i forbindelse med virksomhedskontrollen kontrolleres diagramark for en længere periode øges risikoen for ubetinget førerretsfrakendelse, uden at chaufføren forinden har modtaget en advarsel i form af en betinget frakendelse.

Justitsministeriet er enig i, at overtrædelse af bestemmelserne i kontrolapparatforordningen ikke isoleret set har konsekvenser for færdselssikkerheden. Efter Justitsministeriets opfattelse vanskeliggør – eller i værste fald umuliggør – overtrædelser af denne type imidlertid politiets kontrol med, at chaufførerne overholder reglerne om maksimal køretid, minimum hviletid og pauser.

Hensynet til færdselssikkerheden nødvendiggør derfor, at sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningens bestemmelser sanktioneres lige så hårdt som overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det fremgår også af bemærkningerne til skærpsesloven, dels at overholdelse af reglerne om kontrolapparatet er af afgørende betydning for politiets kontrolmuligheder, dels at der ikke bør kunne spekuleres i overtrædelse af reglerne om kontrolapparatforordningen for at undgå førerretsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

Forslaget om, at der alene skal kunne ske betinget frakendelse i forbindelse med virksomhedskontrollerne, strider imod det princip om absolut kumulation, der er forudsat i skærpseslovens bemærkninger, ligesom det ville indebære en fravigelse af færdselslovens almindelige principper om frakendelse.

Hertil kommer, at der på nuværende tidspunkt hverken er oplysninger om antallet af frakendelser efter skærpseslovens ikrafttræden eller om antallet af ubetingede frakendelser på baggrund af virksomhedskontroller, der kan danne fornødent grundlag for at foreslå en ændring af færdselsloven på disse punkter.

- c. Branchen har ønsket, at der kun sanktioneres for et for kort hvil/pause uden samtidig sanktion for den dermed forlængede kumulerede køretid (eksemplet med 10 timer + 7 timer + 10 timer, jf. nærmere herom nedenfor) – eller alternativt en tolerancegrænse for,

hvornår hvil/pause er så meget for kort, at det skal føre til en kumulation af køretiden (eksempelvis 30 pct.). Branchen finder det i den forbindelse endvidere urimeligt, at pauserne på 45 minutter, som kan erstattes af 3 gange 15 minutter, med tolerancegrænsen på 5 pct. indebærer, at 45 sekunder kan afgøre, at der ikke er holdt pause, så der sker kumulation af uafbrudt køretid.

Kumulation af daglig køretid i forbindelse med for kort hvil og af uafbrudt køretid i forbindelse med for kort afholdt pause er indgående beskrevet i forarbejderne til skærpselsloven. Der henvises blandt andet til bemærkningernes afsnit 3.2.2.2.1., hvor det blandt andet fremgår, at hvor en chauffør kører i 10 timer, holder hvil i 7 timer (dvs. en time kortere end foreskrevet, svarende til 12,5 pct.) og herefter kører i yderligere 10 timer, udløses dels en bøde på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til virksomheden for overtrædelse af reglen om daglig hviletid og dels som følge af reglen om kumulation af køretiden en bøde på 10.000 kr. til chaufføren og 20.000 kr. til virksomheden (idet køretiden er 20 timer og overskridelsen derfor er 10 timer, svarende til 100 pct.).

Justitsministeriet skal i den forbindelse bemærke, at der i relation til frakendelsesspørgsmålet alene ses på, om køre- eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 pct., hvorfor chaufføren i det nævnte eksempel ikke vil blive frakendt førerretten, da køretiden isoleret set ikke er overtrådt og idet hviletiden kun er 1 time for kort (svarende til 12,5 pct.). Det samme gælder ifølge bemærkningerne (samme sted) sanktionerne for afholdelse af for korte pauser og den dermed forbundne for lange uafbrudte køretid.

Med hensyn til tolerancegrænsen på 5 pct. i relation til en pause på 15 minutter skal Justitsministeriet bemærke, at reglerne efter ministeriets opfattelse er udtryk for, hvad der som absolut minimum må kræves, for at noget kan betragtes som en pause. Der kan derfor efter ministeriets opfattelse ikke opereres med en større tolerancegrænse, uden at det går ud over færdselssikkerheden.

Der er på nuværende tidspunkt heller ikke tilstrækkelige oplysninger om antallet af bøder og bødernes størrelse som følge af netop denne overtrædelsestype efter skærpselslovens ikrafttræden, der kan danne fornødent grundlag for at foreslå en ændring af færdselsloven på disse punkter.

- d. Branchen har på møderne endvidere givet udtryk for, at afbrydelser af hvil eller pause, som er nødvendige af hensyn til af- og pålæsning mv., lovligt bør kunne foretages.

Det fremgår af den såkaldte force majeure-regel i artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport med senere ændring (køre- og hviletidsforordningen), at føreren, hvis det

er foreneligt med færdselssikkerheden, for at nå frem til en egnet holdeplads kan fravige forordningen i det omfang dette er nødvendigt for at garantere personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på sin arbejdstidsplan notere arten af og grunden til, at fravigelse er sket.

Det følger af køre- og hviletidsforordningens artikel 9 ("færgereglen"), at den daglige hviletid under visse nærmere betingelser kan afbrydes en enkelt gang (fra den 11. april 2007 to gange), hvis bilen skal ombord på færge eller tog. Forordningen indeholder derimod ikke bestemmelser, der giver adgang til afbrydelse af hviletid af hensyn til af- og pålæsning.

Efter Justitsministeriets opfattelse er imødekommenhed af ønsket hverken i overensstemmelse med køre- og hviletidsforordningens færgeregel eller dens force majeure-regel. Justitsministeriet har imidlertid på møderne oplyst branchen om, at afbrydelser af hvil eller pause accepteres administrativt, hvis de sker som følge af, at chaufføren er blevet beordret til at flytte køretøjet af en myndighed.

- e. Branchen har endelig fundet, at det objektive virksomhedsansvar bør modificeres, så der også i administrativ praksis lægges vægt på, hvad vognmanden har gjort aktivt for at forebygge overtrædelser, instruere chaufførerne mv.

På et af de afholdte møder har Justitsministeriet oplyst branchen om, at domstolene i udmålingspraksis har mulighed for at tage højde for de individuelle forhold i den pågældende sag, herunder de eventuelle bestræbelser, som virksomheden måtte have udfoldet – eksempelvis af kontrol- eller uddannelsesmæssig karakter – for at sikre, at chaufførerne kender og overholder reglerne.

Da de forhold, som kan føre til strafnedsættelse, imidlertid typisk først kommer frem under selve domsforhandlingen, er det vanskeligt for politiet at tage højde for dem allerede i forbindelse med den administrative behandling af sagen. Hertil kommer, at det ville være meget svært at sikre en ensartet praksis, da det er meget vanskeligt at formulere generelle regler for en sådan strafnedsættelse. Derfor skal anklagemyndigheden som altovervejende hovedregel følge de bødetakster, som er fastsat af Rigsadvokaten, når anklageskrifterne skrives.

Justitsministeriet skal afslutningsvis bemærke, at ministeriet ikke vil afvise, at der kan vise sig behov for yderligere tilpasninger af sanktionssystemet i forhold til de fem ændringer, der er gennemført pr. 31. oktober 2006, herunder justeringer, der forudsætter ændring af færdselsloven.

Som oplyst på mødet den 31. oktober 2006 og i brevet af samme dato til transportbranchen har ministeriet derfor bedt Rigsadvokaten om i samarbejde med Rigspolitichefen at følge området og

udarbejde en redegørelse, der kan give grundlag for at vurdere, om der er behov for at foretage yderligere tilpasninger af sanktionssystemet.

Justitsministeriet anmodede oprindeligt om at modtage redegørelsen omkring årsskiftet 2007/2008, hvilket også blev oplyst på mødet den 31. oktober 2006. Med henblik på at fremskynde processen i videst muligt omfang har ministeriet imidlertid efterfølgende bedt om ved udgangen af juni 2007 at modtage en foreløbig redegørelse om sanktionsniveauet på de områder, som ikke er omfattet af cirkulæreskrivelsen af 31. oktober 2006, og omkring årsskiftet 2007/2008 at modtage den endelige redegørelse om sanktionsniveauet på køre- og hviletidsområdet efter 1. september 2005.