

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

JUSTITS

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 27. februar 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-150-0580
Dok.: NFG40749

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 279 (Alm. del), som Folke-
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 30. januar 2008.

Lene Espersen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 279 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ministerens kommentarer udbedes til det forslag om lempelse af det objektive strafansvar for vognmænd, som fremgår af materiale modtaget fra DTL i tilknytning til møde med udvalget 24/1-08, jf. alm. del – bilag 152.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som har oplyst følgende:

”Det fremgår af DTL’s materiale til brug for mødet med Folketingets Retsudvalg, side 24 og 25, at branchen ønsker en tilsvarende lempelse af det objektive straffeansvar på køre- og hviletidsområdet, som den, der har fundet sted på arbejdsmiljøområdet.

DTL henviser i den forbindelse til arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, hvorefter en arbejdsgiver – i det omfang arbejdsgiveren har opfyldt sine pligter efter lovens kapitel 4 – ikke kan pålægges bødeansvar, hvis den ansatte overtræder lovgivningens krav om anvendelse af personlige værnemidler, anvendelse af udsugningsforanstaltninger, anvendelse af beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, anvendelse af forsvarlige arbejdsmetoder eller certifikater til kran og gaffeltruck.

Bestemmelsen i arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, blev indsat ved lov nr. 300 af 19. april 2006, og er en undtagelse til hovedreglen i § 83, stk. 1, om et objektivt individualansvar for arbejdsgiveren. Ifølge forarbejderne er formålet med bestemmelsen at begrænse arbejdsgiverens ansvar for visse overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen, som begås af de ansatte.

Om baggrunden herfor anføres det i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (L 14, Folketingsåret 2005-2006, afsnit 2.1.2.) bl.a., at arbejdsgivere kan blive straffet for ansattes overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen, uanset om arbejdsgiveren har opfyldt alle sine forpligtelser i arbejdsmiljølovens kapitel 4, herunder navnlig at arbejdsgiveren har sørget for, at arbejdsforholdene er sikkerheds- og sundhedsmæssige fuldt forsvarlige, at arbejdsgiveren har udarbejdet skriftlig arbejdspladsvurdering, at arbejdsgiveren fyldestgørende har instrueret de ansatte, at arbejdsgiveren har ført et effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, samt at arbejdsgiveren har sørget for, at samarbejdet om sikkerhed og sundhed kan finde sted, og deltager i samarbejdet.

Det fremgår videre, at arbejdsgiveren ved disse overtrædelser ikke kan forvente eller tage højde for, at den ansatte vil udføre ulovlige

handlinger, hvorfor det ikke synes rimeligt, at arbejdsgiveren i sådanne tilfælde skal straffes for den ansattes overtrædelser.

Ordningen i arbejdsmiljøloven indebærer således, at strafansvaret som udgangspunkt kun påhviler arbejdsgiveren, idet der dog i de nævnte undtagelsestilfælde kun pålægges arbejdstageren et strafansvar.

Ordningen på køre- og hviletidsområdet indebærer derimod, at der som udgangspunkt pålægges både arbejdsgiveren og arbejdstageren (chaufføren) et strafansvar ved overtrædelser.

Det objektive ansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet er hjemlet i færdselslovens § 118, stk. 9, hvorefter der kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet objektive ansvar for (føreren) overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Efter færdselslovens § 118, stk. 10, kan der endvidere pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Der henvises i den forbindelse til § 13 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvorefter der kan pålægges en arbejdsgiver bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, når kørslen er foretaget i arbejdsgiverens interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. Efter bekendtgørelsens § 14 kan der endvidere pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Hjemlen til at pålægge arbejdsgiveren objektive ansvar for overtrædelse af forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport blev oprindeligt fastsat i § 2, stk. 2, i lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

Om baggrunden for indførelsen af objektive ansvar for arbejdsgiveren for den ansattes overtrædelser fremgår det af bilaget til betænkningen til lovforslaget (FT 1972-73, tillæg B, sp. 31 ff), som indeholder arbejdsmarkedsudvalgets spørgsmål til arbejdsministeren og ministerens besvarelse, at bestemmelsen vil tilskynde arbejdsgiverne til at overvåge, at deres personale overholder forordningerne.

Som følge af en ressortomlægning mellem Arbejdsministeriet og Trafikministeriet blev bestemmelsen om det objektive ansvar for arbejdsgiveren indsat i færdselsloven ved lov nr. 187 af 30. marts 1999. Det blev i den forbindelse overvejet, om der fortsat var grundlag for at opretholde det objektive ansvar for arbejdsgiveren.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslaget (lovforslag 108, FT 1998-99), at det fortsat var Trafikministeriets opfattelse, at et objektive ansvar på dette område er af væsentlig betydning

for at sikre, at vognmænd fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav.

Det bemærkes, at der på færdselslovens område tilsvarende gælder et objektivt ansvar for ejeren/brugeren af køretøjet ved overtrædelse af reglerne om overlæs.

Efter rigsadvokatens opfattelse er det objektive strafansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet fortsat velbegrundet.

Der henvises i den forbindelse til, at planlægningen af chaufførernes transportopgaver påhviler arbejdsgiveren, og at det også vil være arbejdsgiveren, der kan have en økonomisk interesse i, at reglerne ikke bliver overholdt.

Hertil kommer, at manglende overholdelse af reglerne om køre- og hviletid udgør en betydelig færdselssikkerhedsmæssig risiko for andre trafikanter. Det er derfor også af stor betydning for færdselssikkerheden, at arbejdsgiverne fortsat motiveres til at hindre chaufføren i at begå overtrædelser af reglerne.

En lempelse af det objektive ansvar som foreslået af DTL måtte i øvrigt antages at medføre, at der fremover vil skulle anvendes betydelig flere ressourcer på efterforskningen af disse sager med henblik på at få belyst, om chaufføren er blevet oplyst og instrueret tilstrækkeligt af arbejdsgiveren, om transporten af arbejdsgiveren er planlagt, så reglerne kan overholdes mv. Det bemærkes i den forbindelse, at en vejkontrol normalt omfatter chaufførens kørsel over de sidste 29 arbejdsdage, og at efterforskning af sagen dermed også skal omfatte arbejdsgiverens instruktion og planlægning mv. i den nævnte periode.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse.