

Bidrag til Transportministeriet til brug for besvarelse af spørgsmål nr. 317 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del)

Trafikudvalget har den 28. februar 2008 anmodet om transportministerens og justitsministerens besvarelse af spørgsmål nr. 317, som har følgende ordlyd:

”Ministre bedes kommentere vedlagte henvendelser, som Foreningen af Danske Langtursvognmænd (FDL) har givet udvalgsmedlemmerne Kristian Pihl Lorentzen (V), Jens Chr. Lund (S), Kim Christiansen (DF), Pia Olsen Dyhr (SF), Henriette Kjær (KF) og Johs. Poulsen (RV), hvor det vurderes, at punkterne 4, 8, 9, 10, 11 og 12 kommenteres af transportministeren, at punkterne 1, 2, 3, 6 og 7 kommenteres af justitsministeren og at punkt 5 kommenteres af både transportministeren og justitsministeren.”

Det er aftalt mellem Transportministeriet og Justitsministeriet, at Transportministeriet afgiver en samlet besvarelse til Folketingets Trafikudvalg efter indhentelse af bidrag fra Justitsministeriet.

Justitsministeriet har følgende bidrag til den samlede besvarelse:

Ad punkt 1

”FDL anfører under henvisning til forarbejderne til lov nr. 557 af 24. juni 2005, at anklagemyndigheden i sager om overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen ikke længere skal løfte bevisbyrden for, at der foreligger en overtrædelse af reglerne.

Justitsministeriet skal hertil bemærke, at der ved den pågældende ændring af færdselsloven bl.a. er tilsigtet en skærpelse af sanktionsniveauet for overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen.

Den tilsigtede skærpelse er begrundet i, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne indebærer en betydelig risiko for medtrafikanter og for passagerer i busser mv., og at der samtidig er tale om overtrædelser, der begås i erhvervsforhold, og at der ved overtrædelserne vil kunne opnås en væsentlig fortjeneste, jf. afsnit 3.1.4. i bemærkningerne til lovforslaget (L 153, 2004-05, 2. samling).

Som det endvidere fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 3.2.3., indgik det i overvejelserne om den nærmere udformning af et skærpet sanktionssystem på området, om det ville være muligt at kategorisere overtrædelserne af kontrolapparatforordningen i forskellige overtrædelsestyper med henblik på en opdeling af overtrædelserne i de mere undskydelige overtrædelser, og de overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

En sådan ordning, hvorefter overtrædelser af kontrolapparatforordningen skulle straffes forskelligt alt efter overtrædelsestype, fandtes der imidlertid ikke grundlag for at indføre. Begrundelsen herfor var, at det kan være vanskeligt at foretage en kategorisering af alle overtrædelserne af kontrolapparatforordningen, og at alle overtrædelser af forordningen principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

På den baggrund blev det gældende system, hvorefter alle overtrædelser af kontrolapparatforordningen straffes ens, opretholdt ved lovændringen, men altså således, at bøderne for overtrædelserne samtidig blev skærpet mærkbart.

Lovændringen, der blev enstemmigt vedtaget af Folketinget den 14. juni 2005, indebærer derimod ingen ændring i forhold til den bevisbyrde, som anklagemyndigheden skal løfte i de pågældende sager. Anklagemyndigheden skal således i disse sager, ligesom i andre sager på færdselsområdet, godtgøre, at der som minimum foreligger uagtsomhed i forbindelse med en overtrædelse af reglerne.”

Ad punkt 2

”FDL anfører bl.a., at det ikke er rimeligt, at der kan ske frakendelse af førerretten for overtrædelser, der intet har med trafiksikkerhed at gøre. FDL henviser til, at frakendelse af førerretten kan ske som følge af forkert udfyldte køreskiver, og peger i den forbindelse på, at det efter foreningens opfattelse er helt urimeligt, at frakendelse for overtrædelserne også indebærer, at den pågældende mister retten til at køre privat.

Justitsministeriet kan henvise til ministeriets svar af 14. marts 2008 på spørgsmål nr. 344 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg om samme emne. Til brug for besvarelsen indhentede Justitsministeriet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der oplyste følgende:

”Færdselslovens § 126 omhandler de forhold, der udløser ubetinget frakendelse.

En ubetinget frakendelse af førerretten medfører, at den pågældende mister retten til at føre ethvert motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, uanset med hvilken type køretøj, den kørsel, der gav anledning til frakendelsen, blev foretaget. Begrebet ”motordrevet køretøj” omfatter bil, motorcykel, stor knallert, traktor og motorredskab, og bestemmelsen i § 126 giver ikke mulighed for at begrænse frakendelsen til kun at omfatte visse af de kørekortkategorier, hvortil der kræves kørekort.

Endvidere bemærkes, at ubetinget frakendelse af førerretten sker i situationer, hvor den pågældende som fører at et motorkøretøj har begået et strafbart forhold, der er af en sådan karakter, at den pågældende fremover i en periode ikke bør have adgang til at føre motordrevet køretøj. Ved indførelsen af adgangen til førerretsfrakendelse i sager om ukorrekt udfyldelse af køreskiver er der i den forbindelse lagt vægt på, at den manglende udfyldelse kan dække over overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid og desuden gør det umuligt at gennemføre en kontrol på dette område.

Endvidere bemærkes, at en ubetinget frakendelse alene som følge af ukorrekt udfyldelse af køreskiver forudsætter, at der er begået seks overtrædelser, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, jf. § 125, stk. 1, nr. 6.”

Justitsministeriet kan i øvrigt oplyse, at Rigsadvokaten den 29. februar 2008 i samarbejde med Rigspolitiet har afgivet en redegørelse om sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder dels kontrolapparatforordningen, der bl.a. indeholder reglerne om udfyldelse af køreskiver, dels køre- og hviletidsforordningen, der indeholder de materielle regler om køretid, pauser og hvil.

I redegørelsen s. 45 konkluderes det bl.a., at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen, idet der alene i 29 sager af de i alt 514 undersøgte sager er sket frakendelse af førerretten (20 betingede frakendelser og 9 ubetingede frakendelser). Det fremgår nærmere af redegørelsens punkt 8.2.-8.5., at der i fem sager ud af de 29 er sket frakendelse af førerretten alene som følge af overtrædelser af kontrolapparatforordningen, mens der i tre sager er sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelser af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. De resterende 21 sager om frakendelse af førerretten vedrører alene overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.

Ad punkt 3

”FDL anfører, at bødestørrelserne på køre- og hviletidsområdet er urimelige, idet der ingen sammenhæng er mellem forseelsernes art og bødernes størrelse. FDL nævner som eksempler herpå strafpositionerne for forkert udfyldt køreskive og mindre overskridelser af køre- og hviletiderne. FDL henviser endvidere bl.a. til, at straffen for et glemt kørekort til sammenligning er en beskeden bøde.

Justitsministeriet kan henvise til ministeriets svar af 27. februar 2008 på spørgsmål nr. 278 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg.

Spørgsmål nr. 278 blev stillet på foranledning af en henvendelse fra Dansk Transport og Logistik (DTL) om bødestørrelserne på køre-

og hviletidsområdet. Til brug for besvarelsen af Retsudvalgets spørgsmål indhentede Justitsministeriet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der bl.a. anførte følgende i forhold til nogle eksempler fra DTL på sanktioner for fejlagtig udfyldte eller ikke medbragte køreskiver:

”De i eksemplerne nævnte sanktioner svarer til de vejledende bødetakster for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der blev fastsat ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven. Disse takster er en bøde på 3.000 kr. til føreren og en bøde på 6.000 kr. til ejeren (brugeren) pr. overtrædelse.

Bødernes størrelse blev bl.a. fastsat som følge af, at det er en forudsætning for politiets kontrol med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid, at der sker korrekt registrering af førerens køre- og hviletid, og under hensyn til, at det ikke bør kunne betale sig at undlade en sådan registrering for at dække over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Rigsadvokaturen finder på denne baggrund ikke, at de nævnte bøder kan anses for urimelige. Det bemærkes i den forbindelse også, at der er tale om overtrædelser begået i erhvervsforhold, hvilket i almindelighed ved fastsættelse af straf anses som en skærpende omstændighed.

Det bemærkes endvidere, at sanktionen i eksempel 1 ikke efter rigsadvokatens opfattelse kan sammenlignes med den sanktion (en bøde på 500 kr.) der gives, hvis føreren har glemt sit kørekort under kørsel. Formålet med kravet om medbringelse af diagramarkene er således, at politiet umiddelbart kan kontrollere førerens overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, og herunder f.eks. også vurdere om der skal pålægges føreren et kørselsforbud, indtil et lovligt hvil er afholdt.”

Justitsministeriet kan fortsat henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse og skal i øvrigt for så vidt angår baggrunden for de generelt skærpede sanktioner på området henvise til ministeriets bemærk-

ninger til det, som FDL har anført under pkt. 1.”

Ad punkt 5

”FDL anfører, at sikkerheden på danske rastepladser bl.a. i forhold til overfald og røveri ikke er tilstrækkelig god og efterlyser i den forbindelse bl.a., at Transportministeriet bruger de fornødne ressourcer på at skabe sikre rastepladser og deltage i nordisk samarbejde med henblik på en koordineret forebyggelse.

For så vidt angår det nordiske politimæssige samarbejde kan Justitsministeriet oplyse, at ministeriet i forbindelse med behandlingen af to medlemsforslag fra Nordisk Råd om grænseoverskridende utryghed og bekæmpelse af røveri og overfald på vognmænd i norden har indhentet en udtalelse af 13. december 2007 fra Rigspolitiet, som har oplyst følgende:

”Som led i den generelle indsats mod grænseoverskridende kriminalitet indgår Rigspolitiet i et tæt og tillidsfuldt samarbejde med de øvrige nordiske landes politimyndigheder, herunder i forbindelse med forebyggelsen og efterforskningen af strafbare forhold.

Samarbejdet mellem de nordiske politimyndigheder er primært forankret i de nordiske politisamarbejdsfora og arbejdsgrupper vedrørende alvorlige og grænseoverskridende kriminalitetsområder, politiuddannelser og kriminaltekniske emner.

Rigspolitiet skal i den forbindelse særligt oplyse, at der er etableret et såkaldt E6-samarbejde mellem politiledere i E6 (og E4) motorvejsbyerne Oslo, Göteborg, Malmö, København og Stockholm. Dette samarbejde omfatter bl.a. identificering af aktuelle kriminalitetsområder med henblik på iværksættelse af fælles efterforskninger og andre koordinerende operative tiltag.

Hertil kommer, at det nordiske politisamarbejde generelt er velfungerende og kendetegnet ved mange væsentlige og uformelle kontakter politimyndighederne imellem. Dette indebærer bl.a., at gensidig bistand og

assistance til brug for igangværende efterforskning kan gives hurtigt og uden problemer.

Rigspolitiet kan i øvrigt oplyse, at de nordiske politisamarbejdsfora og arbejdsgrupper i øjeblikket – på initiativ fra de nordiske rigspoliti chefer – er genstand for et større analysearbejde med henblik på at undersøge behovet for at etablere en ny og forbedret struktur for det nordiske politisamarbejde.

Det er på denne baggrund Rigspolitiets opfattelse, at de problemstillinger, der berøres i forslagene fra Nordisk Råd, vil kunne behandles inden for de eksisterende rammer af det nordiske politisamarbejde, og at der ikke er behov for nye initiativer i anledning af forslagene.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.”

Ad punkt 6

”FDL anfører, at det objektive strafansvar for arbejdsgiveren for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne er urimeligt.

Justitsministeriet kan i den forbindelse henvise til ministeriets svar af 27. februar 2008 på spørgsmål nr. 279 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg. Spørgsmål nr. 279 blev stillet på foranledning af en tilsvarende henvendelse fra Dansk Transport og Logistik (DTL) om lempelse af det objektive strafansvar, og til brug for besvarelsen indhentede Justitsministeriet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der bl.a. anførte:

”Hjemlen til at pålægge arbejdsgiveren objektivet 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 objektivet 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 objektivt 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 fortsat henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse.”

Ad punkt 7

”FDL anfører, at det er paradoksalt, at vognmænd og chauffører i forhold til andre brancher er underlagt meget strenge regler for arbejdstid. FDL gentager i den forbindelse, at det er foreningens opfattelse, at størrelsen af bøderne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er urimelig.

Justitsministeriet skal bemærke, at de materielle køre- og hviletidsregler er fastsat i EU's køre- og hviletidsforordning, og kan for så vidt angår spørgsmålet om strafpositionerne på området henvise til ministeriets bemærkninger til det, som FDL har anført under pkt. 1 og 3.”


Lene Espersen


Anette Arnsted