



## Bryggeriforeningen

DANISH BREWERS' ASSOCIATION

Valby d. 24. november 2008

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

- sendt pr. email til [aec@jm.dk](mailto:aec@jm.dk)

Att.: Andreas Christensen

### Bryggeriforeningens bemærkninger til lov om ændring af færdselsloven

Bryggeriforeningen har med glæde noteret sig forslaget om at ændre færdselsloven, således at sanktioner for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne lempes. Bryggeriforeningen støtter derfor forslaget.

Bryggeriforeningens synspunkt er, at køre- og hviletidsbestemmelserne på en række områder er urimelige, og at lempeligere sanktioner derfor er meget velkomne.

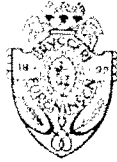
For bryggerierne indebærer køre- og hviletidsbestemmelserne uhensigtsmæssigheder i forbindelse med rangering af lastbiler ved af- og pålæsning på bryggeriernes egne terminaler. Bestemmelserne betyder, at medarbejdere, der som et led i deres arbejde med af- og pålæsning skal flytte lastbiler en kort strækning inden for terminalområdet, og som ikke er ansat som chauffører, skal benytte elektronisk førerkort eller diagramark til at registrere kørslen.

Bryggeriforeningen har tidligere over for Rigspolitiet tilkendegivet, at brug af diagramark og elektroniske førerkort ved rangering af lastbiler på bryggeriernes egne terminaler, udgør en stor administrativ belastning for bryggerierne, uden at det har betydning for trafiksikkerheden.

Det skal i den forbindelse pointeres, at de medarbejdere, der foretager denne rangering ikke er de samme medarbejdere, som de chauffører, der kører ud med øl og vand til kunderne.

Denne registrering er unødigt tids- og ressourcekrævende, og på store bryggerier kan tidsforbruget alene ved selve registreringen udgøre, hvad der svarer til 2 fuldtidsstillinger. Det er derfor vigtigt, at det på sigt bliver muligt at se bort fra kørsel, der i begrænset omfang foregår på virksomhedens egne arealer, og som ikke samtidig belaster trafiksikkerheden.





# Bryggeriforeningen

DANISH BREWERS' ASSOCIATION

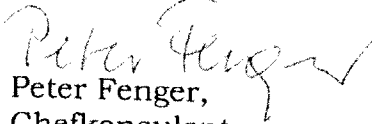
Ligeledes indebærer kravet om registrering, at medarbejderne skal have og betale for et elektronisk førerkort for at kunne gennemføre en elektronisk registrering, uden at de i øvrigt har brug for et elektronisk førerbevis.

Bryggeriforeningen ønsker ligeledes at henlede opmærksomheden på kravet om ugentligt hvil, hvor chaufføren i løbet af hver uge skal forlænge én af hvileperioderne til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. I nogle tilfælde kan der være behov for, at bryggeriernes chauffører også kører om lørdagen. Skal de så evt. køre til lørdag kl. 16 og har mødetid mandag morgen kl. 7, er kravet om en hvileperiode på 45 timer for lang. Vi mener derfor, at denne periode bør forkortes til fx 35 timer – i hvert fald når der ikke er tale om langturschauffører.

Lempelserne af sanktionerne betyder, at mulige overtrædelser som følge af de her nævnte u hensigtsmæssigheder, ikke vil belaste hverken chauffører eller virksomheder, så meget som hidtil, hvilket Bryggeriforeningen kan tilslutte sig.

Herudover vil Bryggeriforeningen gerne tilkendegive, at vi er enige i og i øvrigt støtter det høringssvar, som DI transport m.fl. fremsender i forbindelse med lovforslaget.

Med venlig hilsen

  
Peter Fenger,  
Chefkonsulent

BRYGGERIFORENINGEN



Justitsministeriet  
Att.: Civil- og politiafdelingen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

24. november 2008

jes/tdh  
69-0025

## Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring, og skal i den forbindelse fremkomme med bemærkninger.

Dansk Erhverv er positiv over, at det indledende arbejde fra organisationer og myndigheder vedrørende lempelser på køre- og hviletidsområdet nu har udmøntet sig i et konkret lovforslag. De anførte ændringer, hvad angår køre- og hviletidsreglerne, har stor betydning for det professionelle transporterhverv, der, ligesom andre erhverv, ønsker at drive virksomhed i overensstemmelse med gældende regler og med behørigt hensyntagen til sikkerhed og arbejdsmiljø mv.

Risikoen for at miste kørekortet på grund af undskyldelige fejl er en væsentlig psykisk belastning for chaufførerne, og påvirker dermed også det overordnede transporterhverv.

Justitsministeriets forslag om en bestemmelse som under særlige formildende omstændigheder giver adgang til at undlade at frakende en chauffør førerretten, uagtet der foreligger det fornødne antal overtrædelser indenfor de sidste tre år, vil medføre en fleksibilitet i tilfælde, hvor konkrete omstændighederne påkræver det.

Justitsministeriet lægger dermed op til en mere konkret vurdering, som, administreret efter hensigten, kan imødegå de u hensigtsmæssige risici for frakendelser der i dag optræder, trods tilstedeværelsen af særligt formildende omstændigheder, der burde tages i betragtning.

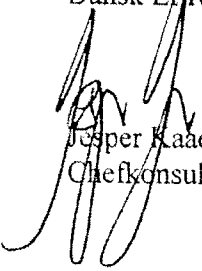
De foreslåede lempelser vedrører imidlertid alene de formelle overtrædelser i henhold til kontrolforordningen. Dansk Erhverv skal i den forbindelse bemærke, at langt de fleste hensyn bag lempelserne af de formelle overtrædelser, i høj grad også er relevante for de materielle overtrædelser. Lovforslaget savner tilsvarende lempelser, hvad angår overtrædelser i henhold til køre- og hviletidsforordningen. Dansk Erhverv anbefaler derfor, at materielle overtrædelser med frakendelse af førerretten til følge, gives samme mulighed for tiltalefrafald, når særlige formildende omstændigheder efter en konkret vurdering giver anledning hertil.



Dansk Erhverv skal opfordre til at Justitsministeriet, i det fortsatte arbejde med køre- og hviletidsreglerne, tager de problemstillinger til efterretning, som erhvervet i foråret kortlagde overfor forhenværende justitsminister Lene Espersen. I den forbindelse står Dansk Erhverv gerne til rådighed for yderligere drøftelser, herunder ved deltagelse i arbejdsgrupper mv., der i dialog med myndighederne, kan arbejde for det mest optimale regelsæt på køre- og hviletidsområdet for såvel erhverv som myndigheder.

Dansk Erhverv takker Justitsministeriet for høringen og ser frem til det fortsatte samarbejde.

Med venlig hilsen  
Dansk Erhverv



Jesper Kaae  
Chefkonsulent







Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10

**1216 København K**

Deres ref.: 2008-801-0026

Vor ref.: LN/irh

Vort j. nr.:

Dato: 25.11.2008

**Udkast til høringsvar til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).**

Dette høringsvar er afgivet i fællesskab mellem DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)

Justitsministeriet har fremsendt forslag til ændring af færdselsloven (oplysningspligt og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet)

Forslaget indebærer:

- 1) Skærpelse af straffen ved tilsidesættelse af oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1,
- 2) lempeligere regler om frakendelse ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet og
- 3) sikre dansk straffemyndighed for overtrædelse af køre-hvile-tids-forordningen, når forseelsen konstateres i Danmark, men forseelsen er begået i udlandet, herunder af en udenlandsk statsborger.

Organisationerne støtter de foreslåede ændringer. Høringen giver imidlertid organisationerne anledning til en række generelle og konkrete bemærkninger og forslag.

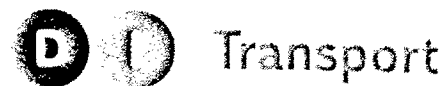
Generelle bemærkninger:

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev bødeniveauet for overtrædelser af køre-hvile-tids-reglerne samt reglerne om kontrolapparater skærpet markant. Samtidig blev der indført hjemmel til frakendelse af førerretten. De skærpede sanktioner førte til, at transportbranchens organisationer allerede kort tid, efter de skærpede sanktioner trådte i kraft, så sig nødsaget til at henvende sig til regering og Folketing om dels reglernes anvendelse dels ønsker til en række lempelser. Målet med transportbranchens henvendelse var at fjerne en række u hensigtsmæssigheder ved det nye sanktionssystem. De væsentligste ankepunkter fra branchen var knyttet til adgangen til frakendelse af førerretten på baggrund af virksomhedskontrol, anvendelse af princippet om absolut kumulation samt proportionalitet mellem forseelse og straf, herunder af overtrædelser af reglerne vedrørende kontrolapparat.

Justitsministeriet har ad flere gange på baggrund af drøftelser med transportbranchen gennemført visse ændringer af tiltalepraksis, som har ført til lempelser af sanktionerne. Lempelserne har vedrørt reglerne om køre-hvile-tid samt kontrolapparatet.

Lovforslaget, som er til høring, er en direkte udløber af mødet den 27. maj 2008 mellem Justitsministeriet og transportbranchens organisationer.





2.

DI Transport og ITD indhentede i forbindelse med drøftelserne om yderligere lempelser i sanktionssystemet et responsum, som er udarbejdet af lektor ph.d. cand. jur. Thomas Elholm, Syddansk Universitet.

I responsummet blev det navnlig anbefalet,

- at der indføres et loft over bødestørrelsen, så der ikke sker absolut kumulation af bøderne for de enkelte forseelser over dette loft,
- at det objektive arbejdsgiveransvar begrænses,
- at det overvejes at indføre en opdeling af overtrædelserne af reglerne om kontrolapparat, så mindre forseelser straffes med mindre bøder,
- samt at kun grove overtrædelser skal medføre betinget/ubetinget frakendelse af førerretten.

Det foreliggende forslag vedrører alene forhold om den såkaldte kontrolapparatforordning.

Vi noterer med tilfredshed, at forslaget indeholder en explicit hjemmel til at undlade en betinget frakendelse i tilfælde af særligt formildende omstændigheder, jf. forslag ad § 125. Forslaget skal efter organisationernes opfattelse også udvides til at gælde i tilfælde af overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne.

Frakendelse af førerretten er en særdeles indgribende foranstaltning for chauffører og vognmænd, der har deres erhvervsmæssige virke på grundlag af førerretten. Hertil kommer, at køre-hvile-tids-reglerne sammenholdt med reglerne om kontrolapparat er særdeles komplekse regler at anvende i hverdagen. De komplicerede regler fører ikke sjældent til overtrædelser, der ikke er begrundet i ønsket om at overtræde reglerne, men netop fordi reglerne er ganske komplekse. Som eksempel kan nævnes pausereglerne, der blev ændret med virkning fra april 2007. En følge af ændringerne var, at man ikke længere kunne dele sin 45 minutters pause i 3 pauser på hver 15 minutter. Nu kan pausen alene deles op i 2 perioder på henholdsvis 15 og 30 minutter. Ændringerne betyder også, at rækkefølgen af pauser ikke kan ændres. Det er efter organisationernes opfattelse retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at en handling, som gennem årtier har været lovlig og i øvrigt anset som trafiksikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, nu rubriceres som værende så uforsvarlig, at førerretten som udgangspunkt skal frakendes.

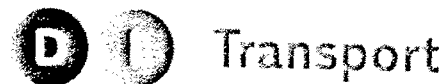
Den foreslåede bestemmelse i § 125 bør derfor også finde anvendelse i forbindelse med overtrædelser af køre-hvile-tids-forordningen med hensyn til frakendelse af førerretten.

Det fremsendte lovforslag imødekommer således kun i begrænset omfang de problemstillinger, som erhvervet har skitseret over for Justitsministeriet i drøftelserne om ændringer i det nugældende sanktionssystem.

Vi noterer os endvidere, at art. 19 i forordning 561/2006 først implementeres nu, hvilket er meget nødvendigt, da håndhævelsen af udenlandske chaufførers overtrædelser i andre EU-lande har betydning for konkurrenceforholdet og retsfølelsen i erhvervet. Hele sigtet med at kræve kørselsdata for de seneste 28 kalenderdage må således være, at overtrædelser begået i andre lande end bopælslandet også medtages.

3...





3.

Justitsministeriets argumentation for den skitserede ændring bygger i stort omfang på den af Rigsadvokaten udfærdigede redegørelse om sanktionsniveauet på køre-hvile-tids-området. Denne redegørelse bygger på 514 sager, og Rigsadvokaten konkluderer bl.a., at bøderne på køre-hvile-tids-området ikke generelt kan antages at være meget høje. Redegørelsen viser også, at 29 sager resulterede i enten betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet. Af disse 29 sager vedrører 5 overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Dette antal svarer til 0,97% af de i redegørelsen beskrevne og analyserede sager.

Den foreslåede ændring af færdselsloven vedrører disse 0,97%.

Nedenfor er gengivet Rigsadvokatens sammenfattende konklusion, således som det fremgår af det udsendte høringsmateriale:

"Dette samlede billede af de undersøgte sager giver efter Rigspolitiets og Rigsadvokatens opfattelse ikke grundlag for, at der gennemføres yderligere lempelser af sanktionerne på området.

Sammenfattende konkluderes det således i redegørelsen,

- at der fortsat er mange overtrædelser på køre- og hviletidsområdet,
- at bøderne på køre- og hviletidsområdet ikke generelt kan antages at være meget høje,
- at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af førerretten,
- at det samlede billede af de undersøgte sager efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse ikke giver grundlag for, at der gennemføres yderligere lempelser af sanktionerne på området."

Rigsadvokatens konklusion bygger på en redegørelse udarbejdet på grundlag af et ikke repræsentativt udsnit af de sager, som forordning 2006/22 kræver, at den kompetente myndighed skal gennemføre. I forordningen bestemmes det, at der af den kompetente myndighed både skal foretages virksomhedskontroller og landevejskontroller..

Det er fortsat organisationernes opfattelse, at sanktionerne er for høje, og at der i forbindelse med en række forseelser fortsat ikke er proportion mellem forseelsen og den konkrete straf. Som eksempel kan nævnes situationen om manglende rasteplasser. Gennem de seneste år er der nedlagt et betydeligt antal rasteplasser. Dette går særligt ud over lastbilerne, som oftest ikke har mulighed for at finde plads på en rasteplass. De manglende rasteplasser anerkendes ikke umiddelbart som force majeure, og det betyder, at en chauffør, der fortsætter sin kørsel for at lede efter en ledig plads, ofte kommer i den situation, at vedkommende overtræder køre-hvile-tids-reglerne. Argumentet fra myndighedernes side er, at en eventuel manglende rasteplass bør kunne forudses af transportvirksomheden og chaufføren! En sådan grad af forudseenhed er hverken praktisk eller operationelt muligt.

Det er endvidere således, at sanktionerne for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne samt reglerne om kontrolapparatet fortsat sker på basis af takstmæssigt udmålte bøder. Retssikkerhedsmæssigt finder erhvervet, at der i forbindelse med vurdering af en sag skal ske en konkret vurdering af overtrædelsens karakter, herunder ikke mindst overtrædelsens betydning for trafiksikkerheden.

Som dokumentation for vores påstand vedlægger vi - i anonymiseret form - konkrete indstillinger fra Rigspolitiet til anklagemyndigheden om tiltalerejsning i forbindelse med gennemførelse af virksomhedskontrol. Disse sager understreger bødekatalogets konsekvenser, både når konsekvenserne i forbindelse med frakendelse af kørekortet skal belyses, og når den beløbsmæssige konsekvens af bødekataloget skal belyses.

4...





Under EU-Kommissionen er der nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse fra medlemsstaterne, og hvor Danmark også har sæde. Gruppen "INFRINGEMENT WORKING GROUP ON THE IMPLEMENTATION OF RISK RATING SYSTEMS AS FORESEEN IN DIRECTIVE 2006/22/EC ART 9" har på sit møde den 25.07.2008 vedtaget følgende:

#### **"The interpretation of daily driving time: conclusions**

As discussed in the previous meetings of the IWG, the calculation of the daily driving time varies substantially between the Member States when no complete regular rest (at least 9 hours) is taken by the driver within 24 hours from the last regular rest. In the Minutes of the third meeting of the IWG, it has been therefore proposed to stop calculating the daily driving time at a rest period of at least 8h30.

The Chairman first of all clarified that this "tolerance" does not mean a general tolerance on the rest period. The time limits and requirements on the rest periods contained in the regulation have to be respected (every rest period shorter than 9 hours is considered as an infringement).

The Member States supported the attempt to introduce a harmonised rule on the question of the daily driving time, in order to have common interpretation of the infringements and to be able to introduce these infringements in the risk rating systems.

However the IWG could not accept the proposed time limit of 8h30 and preferred a time limit in line with the classification of infringements, where a rest period of less than 7 hours is classified as "very serious infringement", and in line with the 20% limit contained in the statement of the Commission on directive 2006/22/EC.

The IWG agreed therefore on the conclusion that in order to reach harmonisation, the calculation of the daily driving time should stop at a rest period of at least 7 (seven) hours if no regular rest period has been taken within 24 hours from the last regular rest period."

En sådan beslutning, som efterfølgende resulterer i et af de kendte vejledningsnotater (fortolkningstekst nr. 7), vil få indflydelse på den struktur, som det eksisterende bødekatalog er bygget op på. Denne vedtagne fortolkningstekst er præsenteret i Infringement Working Group på et møde, som blev afholdt den 20. november 2008.

Samme arbejdsgruppe arbejder også med muligheden for etablering af et ensartet Risk Rating System. I henhold til direktiv 2006/22 er Danmark forpligtet til at anvende et sådant risikovurderingssystem. Dette forhold taler også for en revurdering af bødekatalogets struktur i forbindelse med denne lovændring.

Hertil kommer, at myndighederne i løbet af de kommende år vil øge kontrolomfanget ganske intensivt, hvilket indebærer, at der med virkning fra 1. januar 2009 skal kontrolleres 440.000 arbejdsdage, jf. herved Rigsadvokatens og Rigspolitiets redegørelse fra februar 2008.

Den digitale tachograf samt Rigspolitiets nye it-værktøjer vil indebære en minutiøs kontrol af køreskiver/digitale data fra de virksomheder, der underkastes kontrol. Det betyder efter organisationernes opfattelse, at vi vil se kontrolresultater, der vil registrere selv den mindste og betydningsløse forseelse. Sammenholdt med det nuværende mekaniske bødeudmålingssystem, frygter vi i alvorlig grad for erhvervets, herunder ikke mindst chaufførernes, retssikkerhed.

Erhvervet støtter, at de i lovforslaget indeholdte ændringer vedtages, men at der samtidig stilles forslag om, at reglen om, at betinget frakendelse kan undlades i tilfælde af særlig formildende







5.

omstændigheder, også finder anvendelse på overtrædelser af køre-hvile-tids-bestemmelserne. Samtidig ønsker vi, at det konstruktive samarbejde vedrørende anvendelsen af bødekataloget fortsættes i en tæt dialog mellem erhvervet og myndighederne. Dette samarbejde bør ske uden skelen til, hvad der kræves - folketingsbeslutning eller ej - men alene sigte mod et fælles mål, som kan være med til at sikre færdselssikkerheden og chaufførens sociale forhold.

Organisationerne har et ønske om at sikre, at reglerne om køre-hvile-tid samt kontrolapparat efterleves, således at alle de grundlæggende hensyn, herunder til sikkerhed og sundhed samt trafiksikkerhed, fastholdes. Vi tror på, at dialog mellem erhverv og myndigheder fortsat er en god og farbar vej til at opnå dette resultat.

Vi har derfor specifikt et ønske om at blive inddraget i udarbejdelsen af myndighedernes vejledninger, herunder vejledninger til brug for politiets kontroller. Vi har det mål - som vi bør være fælles om - at sikre et regelsæt, en kontrol og et sanktionssystem, som er forståelige og klare for både myndigheder, men også branchen, virksomhederne og den enkelte chauffør.

Vi skal på den baggrund anmode om et møde med justitsministeren.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

Lars Nielsen

Dansk Transport og Logistik

Morten Lindbo

DI Transport

Michael Svane



## Bødeoversigt

Chauffør.	Vognmand	Frakendelse.
Vognmand (forhold 1)		
Bilag 1	6000 kr.	
Bilag 2a - 2b - 2c	6000 kr.	
Chauffør (forhold 2)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 4	1200 kr.	2400 kr.
Chauffør (forhold 3)		
Bilag 1	1600 kr.	3200 kr.
Bilag 2	1700 kr.	3400 kr.
Bilag 3	1300 kr.	2600 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Bilag 5	700 kr.	1400 kr.
Bilag 6	2700 kr.	5600 kr.
Chauffør (forhold 4)		
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Chauffør (forhold 5)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Bilag 2	1200 kr.	2400 kr.
Bilag 3	700 kr.	1400 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Chauffør (forhold 6)		Frakendelse
Bilag 1	2500 kr.	5000 kr.
Bilag 2	500 kr.	1000 kr.
Bilag 3	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 4	1500 kr.	3000 kr.
Bilag 5	2800 kr.	5600 kr.
Bilag 6	5100 kr.	10200 kr.
Bilag 7	4700 kr.	9400 kr.
Bilag 8	2200 kr.	4400 kr.
Chauffør (forhold 7)		
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 3	3000 kr.	6000 kr.
Chauffør (forhold 8)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Chauffør (forhold 9)		Frakendelse
Bilag 1	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 2	700 kr.	1400 kr.
Bilag 3	600 kr.	1200 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Bilag 5	4300 kr.	8600 kr.
Bilag 6	2400 kr.	4800 kr.
Chauffør (forhold 10)		
Bilag 1	900 kr.	1800 kr.
Chauffør (forhold 11)		
Bilag 1	900 kr.	1800 kr.
Chauffør (forhold 12)		Frakendelse
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 2	5200 kr.	10400 kr.
Bilag 3	2200 kr.	4400 kr.
Bilag 4	500 kr.	1000 kr.
Bilag 5	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 6	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 7	2500 kr.	5000 kr.
Bilag 8	600 kr.	1200 kr.



## Bædeoversigt

Chauffør.	Vognmand	Frakendelse.
Vognmand (forhold 1)		
Bilag 1	6000 kr.	
Bilag 2a - 2b - 2c	6000 kr.	
Chauffør (forhold 2)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 4	1200 kr.	2400 kr.
Chauffør (forhold 3)		
Bilag 1	1600 kr.	3200 kr.
Bilag 2	1700 kr.	3400 kr.
Bilag 3	1300 kr.	2600 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Bilag 5	700 kr.	1400 kr.
Bilag 6	2700 kr.	5600 kr.
Chauffør (forhold 4)		
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Chauffør (forhold 5)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Bilag 2	1200 kr.	2400 kr.
Bilag 3	700 kr.	1400 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Chauffør (forhold 6)		Frakendelse
Bilag 1	2500 kr.	5000 kr.
Bilag 2	500 kr.	1000 kr.
Bilag 3	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 4	1500 kr.	3000 kr.
Bilag 5	2800 kr.	5600 kr.
Bilag 6	5100 kr.	10200 kr.
Bilag 7	4700 kr.	9400 kr.
Bilag 8	2200 kr.	4400 kr.
Chauffør (forhold 7)		
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 3	3000 kr.	6000 kr.
Chauffør (forhold 8)		
Bilag 1	800 kr.	1600 kr.
Chauffør (forhold 9)		Frakendelse
Bilag 1	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 2	700 kr.	1400 kr.
Bilag 3	600 kr.	1200 kr.
Bilag 4	800 kr.	1600 kr.
Bilag 5	4300 kr.	8600 kr.
Bilag 6	2400 kr.	4800 kr.
Chauffør (forhold 10)		
Bilag 1	900 kr.	1800 kr.
Chauffør (forhold 11)		
Bilag 1	900 kr.	1800 kr.
Chauffør (forhold 12)		Frakendelse
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.
Bilag 2	5200 kr.	10400 kr.
Bilag 3	2200 kr.	4400 kr.
Bilag 4	500 kr.	1000 kr.
Bilag 5	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 6	1100 kr.	2200 kr.
Bilag 7	2500 kr.	5000 kr.
Bilag 8	600 kr.	1200 kr.



Bilag 1

Chauffør	(forhold 13)		
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.	
Bilag 2	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 3	3000 kr.	6000 kr.	
Chauffør	(forhold 14)		Frakendelse
Bilag 1	600 kr.	1200 kr.	
Bilag 2	12900 kr.	25800 kr.	
Bilag 3	600 kr.	1200 kr.	
Bilag 4	900 kr.	1800 kr.	
Bilag 5	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 6	1000 kr.	2000 kr.	
Bilag 7	2800 kr.	5600 kr.	
Bilag 8	1100 kr.	2200 kr.	
Chauffør	(forhold 15)		Frakendelse
Bilag 1	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 2	4700 kr.	9400 kr.	
Bilag 3	2800 kr.	5600 kr.	(incl. pausebøde)
Bilag 4	1100 kr.	2200 kr.	
Bilag 5	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 6	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 7	1400 kr.	2800 kr.	
Bilag 8	3300 kr.	6600 kr.	
Bilag 9	1600 kr.	3200 kr.	
Bilag 10	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 11	4600 kr.	9200 kr.	
Bilag 12	900 kr.	1800 kr.	
Chauffør	(forhold 16)		
Bilag 1	600 kr.	1200 kr.	
Bilag 2	1100 kr.	2200 kr.	
Chauffør	(forhold 17)		
Bilag 1	2300 kr.	4600 kr.	
Bilag 2	500 kr.	1000 kr.	
Chauffør	(forhold 18)		
Bilag 1	2500 kr.	5000 kr.	
Bilag 2	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 3	600 kr.	1200 kr.	
Chauffør	(forhold 19)		Frakendelse
Bilag 1	4800 kr.	9600 kr.	
Chauffør	(forhold 20)		Frakendelse
Bilag 1	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 2	4800 kr.	9600 kr.	
Bilag 3	2800 kr.	5600 kr.	
Bilag 4	3200 kr.	6400 kr.	
Chauffør	(forhold 21)		
Bilag 1	1200 kr.	2400 kr.	
Chauffør	(forhold 22)		Frakendelse
Bilag 1	1800 kr.	3600 kr.	
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.	
Bilag 3	2500 kr.	5000 kr.	
Bilag 4	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 5	800 kr.	1600 kr.	
Bilag 6	3700 kr.	7400 kr.	
Bilag 7	2500 kr.	5000 kr.	
Chauffør	(forhold 23)		Frakendelse
Bilag 1	4700 kr.	9400 kr.	
Bilag 2	600 kr.	1200 kr.	
Bilag 3	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 4	1500 kr.	3000 kr.	
Bilag 5	7100 kr.	14200 kr.	
Bilag 6	6200 kr.	12400 kr.	
Chauffør	(forhold 24)		Frakendelse





## Bilag 1

Bilag 1	1700 kr.	3400 kr.	
Bilag 2	14400 kr.	28800 kr.	
Bilag 3	1000 kr.	2000 kr.	
Bilag 4	11100 kr.	22200 kr.	
Chauffør	(forhold 25)		Side J
Bilag 1	3000 kr.	6000 kr.	
Bilag 2	1600 kr.	3200 kr.	
Chauffør	(forhold 26)		Frakendelse
Bilag 1	1400 kr.	2800 kr.	
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.	
Bilag 3	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 4	3300 kr.	6600 kr.	
Bilag 5	3800 kr.	7600 kr.	
Bilag 6	600 kr.	1200 kr.	
Bilag 7	900 kr.	1800 kr.	
Bilag 8	3000 kr.	6000 kr.	
Chauffør	(forhold 27)		Frakendelse
Bilag 1	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 2	3000 kr.	6000 kr.	
Bilag 3	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 4	4300 kr.	8600 kr.	
Bilag 5	3000 kr.	6000 kr.	
Chauffør	(forhold 28)		
Bilag 1	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 2	2800 kr.	5600 kr.	
Chauffør	(forhold 29)		
Bilag 1	1100 kr.	2200 kr.	
Chauffør	(forhold 30)		Frakendelse
Bilag 1	5400 kr.	11800 kr.	
Chauffør	(forhold 31)		Frakendelse
Bilag 1	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 2	3600 kr.	7200 kr.	
Bilag 3	4700 kr.	9400 kr.	
Chauffør	(forhold 32)		
Bilag 1	500 kr.	1000 kr.	
Bilag 2	700 kr.	1400 kr.	
Bilag 3	2500 kr.	5000 kr.	
Bilag 4	2700 kr.	5400 kr.	
Bilag 5	800 kr.	1600 kr.	
Chauffør	(forhold 33)		
Bilag 1	1200 kr.	2400 kr.	
<b>Samlet bødepåstand</b>		<b>563500 kr. (563200 kr.)</b>	



## RIGSPOLITIET

**POLITI**

## Bødeoversigt

Chauffør:				Fralendelse:
Chauffør Bilag 1	(forhold 1) 3.000 kr.	6.000 kr.	✓	
Chauffør Bilag 1	(forhold 2) 3.000 kr.	6.000 kr.	✓	
Chauffør Bilag 1	(forhold 3) 3.000 kr.	6.000 kr.	✓	
Chauffør Bilag 1	(forhold 4) 1.200 kr.	2.400 kr.		
Chauffør Bilag 1	(forhold 5) 1.200 kr.	2.400 kr.		
Chauffør Bilag 1	(forhold 6) 600 kr.	1.200 kr.		
Bilag 1 Bilag 2	(forhold 7) 3.000 kr. 1.200 kr.	6.000 kr. 2.400 kr.	✓	
Bilag 1 Bilag 2 Bilag 3 Bilag 4	(forhold 8) 6.600 kr. 3.100 kr. 6.800 kr. 1.200 kr.	13.200 kr. 6.200 kr. 13.600 kr. 2.400 kr.	✓	Frakendelse.
Bilag 1	(forhold 9) 1.100 kr.	2.200 kr.		
Bilag 1	(forhold 10) 5.700 kr.	11.400 kr.	✓	Frakendelse.
Bilag 1 Bilag 2 Bilag 3	(forhold 11) 3.000 kr. 3.600 kr. 1.500 kr.	6.000 kr. 7.200 kr. 3.000 kr.		Frakendelse.
Bilag 1 Bilag 2 Bilag 3	(forhold 12) 3.000 kr. 3.000 kr. 3.000 kr.	6.000 kr. 6.000 kr. 6.000 kr.	✓	Frakendelse.
Bilag 1 Bilag 2	(forhold 13) 2.900 kr. 700 kr.	5.800 kr. 1.400 kr.	✓	
<b>Samlet bødepåstand</b>		<b>123.000 kr. (122.800 kr.)</b>		

////////////////////



**Bilag 6:**

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 12, stk.1, nr. 3, litra e (tidligere Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 med senere ændringer § 11, stk. 1, nr. 3, litra e), jf. artikel 15, stk. 2 i Rådets forordning (EOF) nr. 3821/85, ved fra den 280207 kl. 0630 under kørsel med RC 94333 at have benyttet diagrammark ud over det tidsrum det gælder for, hvorved der fremkom dobbeltmarkering.

Sigtet

Med henvisning til antallet af overtrædelser på de gennemgæede diagrammark og under henvisning til Rigsadvokatens meddelelse 4/2000 (rettet i juni 2007) om sanktionspåstande i færdselssager finder Rigspolitiet, at en passende bøde vil være:

129.000 kr. til	(forhold 1)
3.000 kr. til	(forhold 2) ✓
6.000 kr. til	(forhold 3)
12.000 kr. til	(forhold 4) - frakendelse ✓
3.000 kr. til	(forhold 5) ✓
6.000 kr. til	(forhold 6)
6.000 kr. til	(forhold 7)
18.000 kr. til	(forhold 8) - frakendelse ✓

Der henvises i øvrigt til vedlagte bødeoversigt. Det bemærkes, at bøderne efter sammenlægning i de enkelte forhold er oprundet til nærmeste hele beløb deleligt med 500 kr.

Opmærksomheden henledes på, at en ny køre- og hviletidsforordning (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006) er trådt i kraft den 11. april 2007, og fra denne dato erstatter Rådets forordning (EOF) nr. 3820/85. Samtidig hermed er Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport trådt i kraft. Denne bekendtgørelse erstatter Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005.

I forbindelse med ikrafttræden af ny lovgivning fremgår det af straffelovens § 3, at såfremt den før en handling påkendelse gældende straffelovgivning er forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf efter den senere lov, dog at afgørelsen ikke derved må blive strengere end efter den ældre lov.

Det betyder, at tiltale i sager vedrørende overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne efter 11. april 2007 rejses efter bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 (tidligere Rådets forordning nr. 3820/85, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005).





**Bilag 6:**

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 12, stk.1, nr. 3, litra e (tidligere Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 med senere ændringer § 11, stk. 1, nr. 3, litra e), jf. artikel 15, stk. 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, ved fra den 280207 kl. 0630 under kørsel med RC 94333 at have benyttet diagrammark ud over det tidsrum det gælder for, hvorved der fremkom dobbeltmarkering.

Med henvisning til antallet af overtrædelser på de gennemgæede diagrammark og under henvisning til Rigsadvokatens meddelelse 4/2000 (rettet i juni 2007) om sanktionspastaende i færdselssager finder Rigspolitiet, at en passende bøde vil være:

129.000 kr. til	(forhold 1)
3.000 kr. til	(forhold 2) ✓
6.000 kr. til	(forhold 3)
12.000 kr. til	(forhold 4) - frakendelse ✓
3.000 kr. til	(forhold 5) ✓
6.000 kr. til	(forhold 6)
6.000 kr. til	(forhold 7)
18.000 kr. til	(forhold 8) - frakendelse ✓

Der henvises i øvrigt til vedlagte bødeoversigt. Det bemærkes, at bøderne efter sammenlægning i de enkelte forhold er oprundet til nærmeste hele beløb deleligt med 500 kr.

Opmærksomheden henledes på, at en ny køre- og hviletidsforordning (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006) er trådt i kraft den 11. april 2007, og fra denne dato erstatter Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Samtidig hermed er Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport trådt i kraft. Denne bekendtgørelse erstatter Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005.

I forbindelse med ikrafttræden af ny lovgivning fremgår det af straffelovens § 3, at såfremt den for en handling påkendelse gældende straffelovgivning er forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf efter den senere lov, dog at afgørelsen ikke derved må blive strengere end efter den ældre lov.

Det betyder, at tiltale i sager vedrørende overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne efter 11. april 2007 rejses efter bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 (tidligere Rådets forordning nr. 3820/85, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005).







370.000 kr. til virksomheden	(samtlige forhold)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 2)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 3)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 4)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 5)
1.500 kr. til chauffør	(forhold 6)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 8)
4.000 kr. til chauffør	(forhold 9)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 10)
6.000 kr. til chauffør	(forhold 11)
3.500 kr. til chauffør	(forhold 12)
9.000 kr. til chauffør	(forhold 13) + frakendelse
1.000 kr. til chauffør	(forhold 14)
7.000 kr. til chauffør	(forhold 15) + frakendelse.
3.000 kr. til chauffør	(forhold 16)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 18)
4.500 kr. til chauffør	(forhold 19) + frakendelse.
3.000 kr. til chauffør	(forhold 21)
4.000 kr. til chauffør	(forhold 22)
6.000 kr. til chauffør	(forhold 23)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 24)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 25)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 26)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 27)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 28)

Side 17

Der henvises i øvrigt til vedlagte bødeoversigt. Det bemærkes, at bøderne efter sammenlægning i de enkelte forhold er oprundet til nærmeste hele beløb deleligt med 500 kr.

I forhold 1, bilag 1, 3, 14 og 15, er det anset som en skærpende omstændighed, at der mangler dokumentation i form af diagramark eller manuelle optegnelser for mere end 800 kilometer, der vurderes som det maksimale antal daglige kilometer der lovligt kan køres. Bøden er på den baggrund forhøjet i forhold til en omregningsfaktor på 800, således at den samlede bøde i bilag 1 er opgjort til 12.000 kr., i bilag 3 er opgjort til 18.000 kr., i bilag 14 er opgjort til 18.000 kr. og i bilag 15 er opgjort til 12.000 kr.

Det bemærkes, at i partshøringssvar har gjort gældende, at mange af de manglende diagramark i forhold 1 er forsvundet i posten. Det er Rigspolitiets opfattelse, at virksomheden som udgangspunkt er ansvarlig for manglende diagramark, men såfremt virksomheden kan dokumentere/godtgøre at skiverne er forsvundet efter indlevering til Post Danmark og i øvrigt er sendt på betryggende vis, må dette sidestilles med tyveri af diagramark, hvorefter en virksomhed normalt ikke tiltales for manglende diagramark.





370.000 kr. til virksomheden	(samtlige forhold)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 2)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 3)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 4)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 5)
1.500 kr. til chauffør	(forhold 6)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 8)
4.000 kr. til chauffør	(forhold 9)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 10)
6.000 kr. til chauffør	(forhold 11)
3.500 kr. til chauffør	(forhold 12)
9.000 kr. til chauffør	(forhold 13) + frakendelse
1.000 kr. til chauffør	(forhold 14)
7.000 kr. til chauffør	(forhold 15) + frakendelse.
3.000 kr. til chauffør	(forhold 16)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 18)
4.500 kr. til chauffør	(forhold 19) + frakendelse.
3.000 kr. til chauffør	(forhold 21)
4.000 kr. til chauffør	(forhold 22)
6.000 kr. til chauffør	(forhold 23)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 24)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 25)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 26)
3.000 kr. til chauffør	(forhold 27)
1.000 kr. til chauffør	(forhold 28)

Side 17

Der henvises i øvrigt til vedlagte bødeoversigt. Det bemærkes, at bøderne efter sammenlægning i de enkelte forhold er oprundet til nærmeste hele beløb deleligt med 500 kr.

I forhold 1, bilag 1, 3, 14 og 15, er det anset som en skærpende omstændighed, at der mangler dokumentation i form af diagramark eller manuelle optegnelser for mere end 800 kilometer, der vurderes som det maksimale antal daglige kilometer der lovligt kan køres. Bøden er på den baggrund forhøjet i forhold til en omregningsfaktor på 800, således at den samlede bøde i bilag 1 er opgjort til 12.000 kr., i bilag 3 er opgjort til 18.000 kr., i bilag 14 er opgjort til 18.000 kr. og i bilag 15 er opgjort til 12.000 kr.

Det bemærkes, at i partshøringssvar har gjort gældende, at mange af de manglende diagramark i forhold 1 er forsvundet i posten. Det er Rigspolitiets opfattelse, at virksomheden som udgangspunkt er ansvarlig for manglende diagramark, men såfremt virksomheden kan dokumentere/godtgøre at skiverne er forsvundet efter indlevering til Post Danmark og i øvrigt er sendt på betryggende vis, må dette sidestilles med tyveri af diagramark, hvorefter en virksomhed normalt ikke tiltales for manglende diagramark.





Jmt. Mdt.

24 NOV

3 223

# DANSKE BUSVOGNMÆND

Akt.nr. 13

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008 NR. 801 - 0026  
AEC - CG

Sendt per mail [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Dato 20. november 2008  
Deres ref. 2008-801-0026  
Vores ref. k-lr

## Høringsvar: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligt og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet)

Justitsministeriet har udsendt forslag til lov om ændring af færdselsloven (oplysningspligt i henhold til § 65, stk. 1 og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet mv.) i høring.

Lovforslaget har tre formål:

1. Skærpe straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1
2. Lempelse af sanktioner for så vidt angår frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparat.
3. Etablere udtrykkelig dansk straffemyndighed for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når overtrædelsen konstateres i Danmark, også selvom overtrædelsen er begået i udlandet – eventuelt af udenlandske statsborgere.

Danske Busvognmænd støtter de foreslåede ændringer.

Danske Busvognmænd har bemærkninger til punkt 2 og punkt 3.

### Lempelse af sanktioner for så vidt angår frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparat.

Som det fremgår af bemærkningerne, har transportbranchen i løbet af foråret givet udtryk for et ønske om yderligere lempelser af sanktionssystemet for overtrædelse af køre- og hviletidsregler og kontrolapparatforordningen ud over de lempelser, der er blevet administrativt gennemført ved cirkulæreskrivelser af hhv. 31. oktober 2006 og 30. marts 2007.

Konkret i forhold til overtrædelser af kontrolapparatforordningen var branchens ønsker:

- Opdeling af overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen og tilsvarende differentiering af bødestørrelser.
- Kun grove overtrædelser af kontrolapparatforordningen bør medføre frakendelse af førerretten.

Med lovforslagets imødekommes delvist det væsentlige behov for at mindske den psykiske belastning det er for en chauffør at kunne miste kørekortet pga. formelle fejl.

Det er også Danske Busvognmænds opfattelse, at ændringen er nødvendig af hensyn til et princip om proportionalitet i lovgivningen og sanktionerne, idet formelle fejl ved betjeningen af kontrolapparatet og brugen af køreskiver sjældent (eller aldrig) har betydning for færdselssikkerhed, arbejdsvilkår og konkurrence indenfor vejtransporterhvervet.



## **Etablere udtrykkelig dansk straffemyndighed for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.**

Indledningsvis skal det nævnes, at Danske Busvognmænd opfatter det som nødvendigt, at der i EU's medlemslande generelt sker en ensartet kontrol og sanktionspålægning i relation til køre- og hviletidsreglerne uanset hvor forseelsen har fundet sted, virksomhedens etableringssted og chaufførens ansættelsessted og nationalitet. Virksomhedernes og chaufførernes opfattelse af retssikkerhed indenfor køre- og hviletidsområdet samt en lige og fair konkurrence transportvirksomhederne imellem forudsætter en ensartet håndhævelse.

Det fremgår indirekte af bemærkningerne, at de danske myndigheder hidtil har benyttet sig af overgangsordningen efter artikel 19, stk. 2 i forordning 561/2006, 2. led, hvorefter medlemsstaten – i forbindelse med en konstateret overtrædelse – i stedet for at pålægge en sanktion kan vælge at underrette den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret eller, hvor føreren har sit ansættelsessted om omstændighederne i forbindelse med overtrædelsen. Overgangsordningen udløber den 1. januar 2009.

I medfør af forslagets punkt 1 vil handlinger omfattende af artikel 19, stk. 2 nu høre under dansk straffemyndighed, uanset om betingelserne i straffelovens §§ 6-9 er opfyldt.

Danske Busvognmænd ønsker i forbindelse med forslaget at præcisere, at:

Lovgivningen og den praktiske håndhævelse heraf bør sikre, at der sker en ensartet vurdering og sanktionspålægning af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der konstateres på dansk territorium uanset:

- Virksomhedens hjemsted,
- Køretøjets registreringssted,
- Chaufførens nationalitet og hjemsted, og
- om overtrædelsen er begået på dansk område, i et andet EU-land eller et tredjelands område.

Der må naturligvis ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning for den samme overtrædelse.

Bemærkningerne nævner ikke, om det er muligt at gennemføre tilsvarende principper for overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Danske Busvognmænd finder, at dette ville være hensigtsmæssigt af sammen hensyn, som gør sig gældende for så vidt angår overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Danske Busvognmænd står naturligvis til rådighed, hvis der er ønske om uddybende kommentarer i relation til ovenstående.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard  
Adm. direktør





Justitsministeriet  
Att.: Civil- og politiafdelingen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

---

Danske Speditører

---

Borsen

---

DK-1217 København K

---

Tlf. (+45) 3374 6565

---

Fax (+45) 3374 6790

---

[www.dasp.dk](http://www.dasp.dk)

---

[post@dasp.dk](mailto:post@dasp.dk)

København, den 24. november 2008

## Høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven

Danske Speditører takker Justitsministeriet for høringen, og skal hermed fremkomme med bemærkninger.


Generelt ser Danske Speditører lovforslaget som en forbedring af de gældende regler på området. Det bemærkes, at transporterhervets ønske om en lempelse af køre- og hviletidsreglerne er blevet taget til efterretning, og det er positivt at dialogen mellem erhverv og myndigheder nu udmønter sig i et konkret lovforslag.

Justitsministeriets forslag lægger op til en mere konkret vurdering af hver enkelt sag og alvorligheden af den pågældende forseelse. Danske Speditører mener, at de tilføjede bestemmelser om særligt formildende omstændigheder er en fornuftig løsning, der giver mulighed for i højere grad at differentiere mellem undskyldelige fejl og forglemmelser og grove lovovertrædelser. Det sikrer større fleksibilitet i forhold til at vurdere de konkrete omstændigheder i en pågældende sag.

Danske Speditører er i øvrigt bekendt med Dansk Erhvervs høringssvar hvis indhold vi støtter.

Danske Speditører er brancheorganisation for ca. 230 virksomheder, som handler med transport- og logistikydelse og fungerer som bindeleddet mellem handels- og fremstillingssektoren og transportindustrien. Medlemsvirksomhederne har en samlet bruttoomsætning i størrelsesordenen 25 mia. kroner og beskæftiger mere end 14.000 ansatte.

Med venlig hilsen

  
Christoffer Susé  
Sekretariatschef







Fuldmægtig Andreas Christensen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Justitsministeriet

Slotsholmsgade 10  
1216 Kbh. K

**Vedr.: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven**

20. november 2008

DTU Transport er enig i de vurderinger og beslutninger Justitsministeriet gør gældende i det udsendte udkast til lovændring i Færdselsloven i forhold til dels oplysningspligten i henhold til §65 stk. 1, dels frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet.

Knuth-Winterfeldts Allé  
Bygning 116 Vest  
2800 Kgs. Lyngby

Med venlig hilsen

tlf 4525 6500  
fax 4593 6533  
e-mail dtf@dtf.dk  
www.dtf.dk

Lotte Larsen  
Seniorforsker  
DTU Transport, Trafiksikkerhedsgruppen.

EAN nr.5798000893269






# JUSTITSMINISTERIET

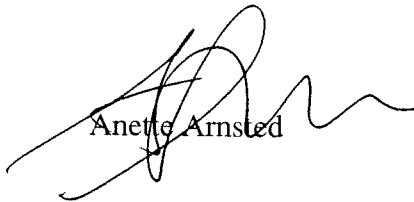
Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 27 FEB. 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

1  
  
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 udsagningsforanstaltninger, 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

handling, 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 (førelsens) 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 objektive 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.





## FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Sendt på mail til: jm@jm.dk

J.nr.: Transport - KH/aj

21. november 2008

### Høring om "Forslag til lov om ændring af færdselsloven"

Justitsministeriet har den 29. oktober 2008 udsendt ovennævnte lovforslag i høring.

Faglig Fælles Forbund (3F) har i den forbindelse følgende bemærkninger:

#### § 65

3F har ingen kommentarer.

#### Rådsforordning 561/2006 artikel 19 nr. 2

At lovforslaget, såfremt det vedtages, bevirker, at udenlandske chauffører kan retsforfølges på lige fod med danske chauffører, også selvom lovovertrædelsen ikke er sket på dansk grund, har længe været ønsket af 3F, hvorfor vi ser det som et positivt tiltag.

#### § 125

3F syntes, det er en god ide at lempe på sanktionerne i forhold til kontrolapparatforordningen 3821/85, men er af den opfattelse, at de foreslåede lempelser *ikke* er tilstrækkeligt til at fjerne det psykiske pres, som ligger hos chaufføren, hvilket skal ses i lyset af følgende:

Som udgangspunkt har 3F den opfattelse, at såfremt man tilsidesætter trafikikkerheden, skal man selvfølgelig kunne fradømmes førerretten, men en overtrædelse af kontrolapparatforordningen har intet med sikkerhed at gøre, idet denne forordning alene handler om kontrol. Ergo vil en overtrædelse af denne forordning aldrig kunne tilsidesætte færdselssikkerheden, men i værste fald kan den vanskeliggøre politiets kontrolmulighed.

I Rigsadvokatens redegørelse nævnes det, at der kun er konstateret ganske få fradømmelser.

3F skal henlede opmærksomheden på, at rigsadvokatens rapport alene bygger på landevejskontrol, hvor politiet "kun" har mulighed for at kontrollere 28 dage bagud. Hvorimod man ved en virksomhedskontrol ville kunne kontrollere 365 dage bagud.

FAGLIGT FÆLLES FORBUND  
Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: 3f@3f.dk  
www.3f.dk





Det er således 3F's opfattelse, at rapporten ville se helt anderledes ud, såfremt den også omfattede virksomhedskontrol.

### **Andet**

De tilbagemeldinger 3F får fra chaufførerne, er meget entydige og gående på "Straf er ok, men der skal være sammenhæng og logik med overtrædelsens karakter og sanktionen".

På baggrund heraf skal 3F bringe følgende i forslag:

I stedet for frakendelse skal chauffører mv. kunne idømmes et antal kursusdage i reglerne om og brug af kontrolapparat.

Dette er der logik i, da sanktionen har en direkte sammenhæng til lovovertrædelsen.

Reglen om absolut kumulation af bøder for overtrædelse af kontrolapparatforordningen er ikke hensigtsmæssig, idet det er denne regel, som sætter chaufførerne under psykisk pres, idet en chauffør, som måske har misforstået reglerne, ved en virksomhedskontrol kan risikere en samlet bøde på flere hundredetusinde kroner, hvorfor 3F skal opfordre til, at denne sanktion får et loft, eksempelvis i forhold til den enkelte chaufførs indkomst.

Dette skal også ses i lyset af, at ingen politikere ved deres fornufts fulde brug havde vel drømt om, at en almindelige lønmodtager skulle kunne idømmes bøde på flere års nettoindkomst alene for fejl, som på ingen måde tilsidesætter trafiksikkerheden.

Afslutningsvist skal det oplyses, at principperne for sanktion i de 2 ændringsforslag 3F nævner, allerede er kendt i færdselsloven, eksempelvis ved sager om spiritus-/promillekørsel, og her er der virkelig tale om at tilsidesætte færdselssikkerheden. Så der er ingen rimelighed eller logik i, at en chauffør, som har brugt et kontrolapparat forkert, straffes strengere end en spiritusbilist.

Venlig hilsen

Kjeld H. Jensen



Jmt. Mdt.

25 NOV 2008

**FDL**  
frie danske lastbilvognmænd

Justitsministeriet

Att. Andreas Emil Christensen

Slotsholmsgade 10

1216 København K

Akt.nr. 16

Justitsministeriet

Færdsels- og

våbenkontoret

2008 NR 801-0026  
AEC-05

DTC Vejle den 24. november 2008

**Til Justitsministeriet**

**Vedr. sagsnr. 2008-801-0026, dok. AEC 40081**

Svar til høring om Udkast til lovændring af færdselsloven:

Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL, har følgende bemærkninger:

**Det objektive ansvar**

Der bør ændres på det objektive ansvar, så det harmoniseres med vore konkurrenter i EU.

Som det er nu, virker det konkurrenceforvridende.

**Kumulationen skal fjernes**

Der skal efter FDL's opfattelse kun straffes for den forseelse, som overtræder loven. Kumulationen virker forkert. Som det praktiseres, er det ensbetydende med, at en lovlig køre- hviletid på én dato, næste dato kan blive ulovlig i tilfælde af en for kort hvileperiode.

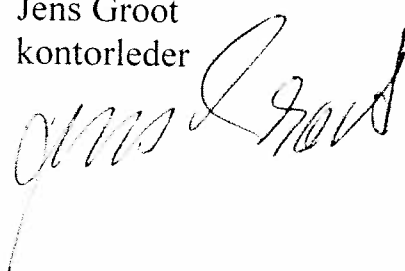
**Frakendelse af førerretten**

Med begrundelse i køre- hviletids-forseelserne, bør førerretten kun frakendes til kørsel med køretøjer, som er omfattet af køre- hviletidsbestemmelserne. Private bilister kan køre flere tusinde kilometer uden hvileperioder - eller væsentlige afbrydelser uden risiko for fratagelse af førerretten til køretøjer op til 3.500 kilo.

p.f.v.

Jens Groot

kontorleder







## Bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

I/A-gruppen har følgende bemærkninger til udkastet:

Under 3.1.3. Justitsministeriets overvejelser 5. afsnit side 17 og 18 står følgende at læse:

*Det fremgår således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 33 f., at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne 18 om kontrolapparatet er udtryk for sjusk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, så vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.*

Det er dejligt at se, at man i ovenstående tekst tager hensyn til de ordblinde, og til de chauffører der har svært ved at skrive letlæseligt. Men ovenstående vil efter I/A-gruppens opfattelse give anledning til store forskelsbehandlinger, i første instans fra politimand til politimand, derefter fra retssal til retssal.

Det er I/A-gruppens opfattelse, at det altid er uhyre vigtigt, at en lovtekst er formuleret således, at risikoen for forskelsbehandling er reduceret mest muligt. Det mener I/A-gruppen ikke, der er tilfældet i ovenstående tekst.

Under 3.1.3. Justitsministeriets overvejelser står følgende at læse:

*Justitsministeriet finder dog, at den nuværende ordning, hvor tre over-trædelser af reglerne om kontrolapparatet på 3 år kan føre til betinget førerrettsfrakendelse, er streng og kan føre til resultater, som kan forekom-me urimelige. Hertil kommer, at risikoen for at miste kørekortet på grund af formelle fejl efter det af branchen oplyste er en stor psykisk belastning for chaufførerne. Uanset at Rigsadvokatens og Rigspolitiets redegørelse viser, at der i praksis kun i få tilfælde sker frakendelse af førerretten for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, finder Justitsministeriet der-for, at ordningen bør lempes.*

*Justitsministeriet finder af de ovenfor anførte grunde ikke, at muligheden for frakendelse af førerretten bør begrænses til visse typer af overtrædel-ser vedrørende kontrolapparatet. Ministeriet finder heller ikke, at en skønsmæssig ordning, hvor overtrædelser af reglerne om kontrolappara-tet (alene) fører til frakendelse, hvis de efter en konkret vurdering kan anses for grove, er hensigtsmæssig.*

*Justitsministeriet finder derimod, at det antal overtrædelser på tre år, som fører til betinget frakendelse af førerretten, bør hæves fra tre til seks. En sådan ordning er klar og entydig og vil dermed både være gennemsigtig for chaufførerne og let at administrere for myndighederne.*

*Det er endvidere Justitsministeriets vurdering, at en grænse på seks over-trædelser ikke vil ødelægge balancen mellem sanktionerne for overtræ-delse af de formelle regler om kontrolapparatet på den ene side og de ma-terielle regler om køre- og*



## Bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

*hviletid på den anden side. Ministeriet mener med andre ord ikke, at den skitserede lempelse vil tilskynde til formelle overtrædelser med henblik på at dække over materielle overtrædelser.*

*Selv om en betinget frakendelse af førerretten efter seks overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet på tre år efter Justitsministeriets opfattelse normalt vil være velbegrundet, så kan der tænkes særlige situationer, hvor frakendelse vil være en uforholdsmæssig streng sanktion.*

*Justitsministeriet finder derfor, at der samtidig med den nævnte forhøjelse af antallet af overtrædelser, som fører til frakendelse af førerretten, bør indføres en udtrykkelig hjemmel til under særlig formildende omstændigheder at undlade at frakende førerretten betinget, selv om der foreligger seks overtrædelser vedrørende kontrolapparatet inden for tre år.*

*Justitsministeriet finder ikke herudover grundlag for at foreslå yderligere lempelser af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet.*

I/A-gruppens opfattelse af ovenstående tekst er, at man her er i gang med at gøre chaufførerne en kæmpe bjørnetjeneste. I/A-gruppens Fortolkning af ovenstående tekst er, at man forhøjer bøderne til det dobbelte, før man frakender chaufførerne førerretten og dermed eksistensgrundlaget.

Igen ser vi en tekst der efter I/A-gruppens opfattelse, kan give anledning til stor forskelsbehandling. Justitsministeriet mener, *at der bør indføres en udtrykkelig hjemmel til under særlige formildende omstændigheder at undlade frakendelse af førerretten betinget, selv om der foreligger de seks overtrædelser.* Denne formulering kan medføre stor forskelsbehandling.

I mange tilfælde vil det være en "lille" vognmand der måske ikke har resurser til at gå rettens vej med en sådan tiltale. I øvrigt mener I/A-gruppen at det er helt malplaceret, at der skal bruges så mange resurser på retssager, som intet overhovedet har med trafiksikkerhed at gøre.

På et af møderne i Justitsministeriet mellem den samlede transportbranche og Justitsministeren hørte vi transportadvokat Jacob Forman sige, at han aldrig nogensinde havde været udsat for, at en forglemmelse omkring drej/tryk på knappen på tachografen/kontrolapparatet havde været til hinder for at klarlægge et køretøjs kørselsforløb. Det er derfor I/A-gruppens helt klare opfattelse, at uanset om chaufføren glemmer at trykke/dreje på knappen, bør det aldrig kunne udløse nogen som helst form for straf, da det ikke er trafiksikkerhedsmæssigt relateret overhovedet. I/A-gruppen tør godt vove den påstand, at der ikke findes et eneste menneske, der aldrig glemmer et eller andet. Vi vil gerne bede jer tænke over, hvor ofte I selv glemmer et eller andet. Forestil jer så at I har en knap, som I skal stille i en bestemt position afhængig af hvorfor I forlader pladsen. Når I returnerer til kontorstolen igen, skal I huske at sætte den tilbage i den rigtige position igen.



## Bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

Med hensyn til udfyldelse af køreskiverne er det ligeledes uproblematisk at kontrollere et køretøjs kørselsforløb, uanset om skiven er svært at læse. Hvis blot tallene fra speedometeret er skrevet korrekt, er det muligt at kontrollere kørselsforløbet.

Hvis de personer der kontrollerer skiverne i tilfælde af eksempelvis indkaldte skiver fra en virksomhedskontrol er af en anden mening, er det I/A-gruppens opfattelse at der skal yderligere undervisning til.

Da det tilsyneladende ser ud til, at politikerne ikke ønsker at ændre væsentligt i "dummebødekataloget" er det I/A-gruppens opfattelse at hvis førerretten fratages på grund af en forseelse, der vedrører speciel lovgivning for køretøjer over 3500kg, bør fratagelsen af førerretten kun ske for den pågældende kategori.

Kunne denne passus indføres i lovteksten ville det trods alt være lidt mere menneskeligt, hvis chaufførerne kommer i en uheldig situation.

På vegne af I/A-gruppen

Birger Vinstrup  
Lenesminde 9  
8960 Randers SØ  
22 12 62 93

Peder Høgild  
Bogfinkevej 12 Timring  
7480 Vildbjerg  
Tlf. 61 63 85 91





Justitsministeriet  
Civil –og Politiafdelingen  
Att. Andreas Christensen

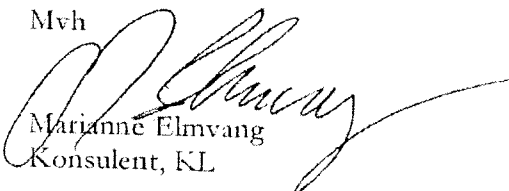
### Høring om ændring af færdselsloven

KL synes overordnet set, at der er tale om et fornuftigt lovforslag.

KL kan særligt støtte, at straffen for tilsidesættelse af oplysningsforpligtelsen skærpes. AKT – den automatiske trafikkontrol – kan være et fornuftigt og effektivt bidrag til at sikre en bedre færdselssikkerhed på såvel statslige som kommunale veje.

KL finder det også fornuftigt, at bødestørrelsen står i et naturligt forhold til bøder eller andre sanktioner, der kan undgås ved ikke at oplyse forerens identitet.

Mvh



Marianne Elmvang  
Konsulent, KL

Den 27. november 2008

Jnr 10.00.00 P22  
Sagsid 000199102

Ref MSE  
mse@kl.dk  
Dir 3370

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/1





Østre Landsret  
Præsidenten



Den **25 NOV. 2008**  
J.nr. 40A-ØL-52-08

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

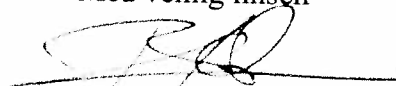
Jmt. modt.  
26 NOV. 2008

Akt nr. 17  
Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret 2008 NP 801-0026  
AEC-UE


Justitsministeriet har ved brev af 29. oktober 2008 (sagsnr. 2008-801-0026) anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til udkast til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).

Jeg skal i den anledning udtale, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Anne Berg Jensen



Vestre Landsret  
Præsidenten



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

**J.nr.** 40A-VL-46-08  
**Den** 01/12-2008

Justitsministeriet har ved brev af 29. oktober 2008 (sagsnr. 2008-801-0026) anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).

Jeg skal i den anledning udtale, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Den sene besvarelse beklages.

Med venlig hilsen

Bjarne Christensen



Justitsministeriet  
Færdsels- og Våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

DATO 27. november 2008

JOURNAL NR.

RA-2008-700-0001

BEDES ANFORT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: KSM

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved e-mail af 29. oktober 2008 (sagsnr. 2008-801-0026) har Justitsministeriet anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til et udkast til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).

Jeg har ikke bemærkninger til de foreslåede ændringer vedrørende oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1, og til en lempelse af reglerne om frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Vedrørende de specielle bemærkninger til lovudkastets nr. 3 om lempelse af reglerne for frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet bemærkes dog, at det ikke tidligere har været en betingelse for frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, at overtrædelserne er begået i mere end ét kørselsforløb.

Lovudkastets § 1, nr. 1, har til formål at skabe udtrykkelig dansk straffemyndighed for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, når overtrædelsen konstateres i Danmark, også selv om overtrædelsen er begået i udlandet.

Jeg har ikke bemærkninger til den foreslåede bestemmelse, der skal sikre gennemførelsen af artikel 19, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen. Jeg gør imidlertid opmærksom på, at et strafansvar for udenlandske vognmænd for deres chaufførers overtrædelser i Danmark og udlandet formentlig i en lang række situationer i praksis næp-



pe vil kunne pålægges i Danmark. Udover de meget betydelige ressourcer, der i givet fald skulle anvendes ved sagsbehandlingen af sådanne sager, f.eks. ved afhøringer i udlandet, oversættelse af sagsdokumenter, forkyndelse i udlandet mv., vil også gennemførelsen af en straffesag ved domstolene kunne give anledning til problemer. Det må således forventes, at der i nogle sager vil kunne være en betydelig tilbageholdenhed med at afgøre sådanne sager ved udeblivelsesdomme, herunder hvis der kan være tvivl om oplysninger i sagen, og især, hvis der i Danmark pålægges udenlandske vognmænd objektivet strafansvar for deres chaufførers overtrædelser uden for Danmark i lande, hvor der ikke er fastsat et sådant ansvarsgrundlag.

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

Jørgen Steen Sørensen





Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

21 NOV. 2008 hj

J.nr.: 2008-9021-107 / ELF 414  
Sagsbehandler: ELF

FÆRDSLS- OG BERED-  
SKABSAFDELINGEN

Nationalt Færdselscenter

Tungvognssektionen  
Ellebjørgevej 52, 4.  
2450 København SV

Telefon: 3314 8888  
Direkte: 4515 3102  
Telefax: 4515 0166

E-mail: EFA001@politi.dk  
Web: www.politi.dk

Justitsministeriet har i brev af 29. oktober 2008 (sagsnr. 2008-801-0026) anmodet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).

I den anledning skal Rigspolitiet bemærke følgende:

Med forslaget § 1, pkt. 1, vedrørende færdselslovens § 86 a, stk. 6, skabes der udtrykkelig hjemmel til at straffe for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, når overtrædelser konstateres i Danmark, også selv om overtrædelserne er begået i udlandet.

Den foreslåede ændring giver alene adgang til at pålægge en virksomhed og/eller enfører en sanktion for overtrædelse af forordning 561/06 (køre- og hviletidsforordningen) begået på en anden medlemsstats eller et tredjeland område af personer uden hensyn til, hvor den pågældende hører hjemme, når overtrædelser konstateres i Danmark, og overtrædelserne ikke allerede har givet anledning til en sanktion.

Derimod giver den foreslåede ændring ikke adgang til at sanktionere overtrædelser af forordning 3821/85 (kontrolapparatforordningen) begået uden for Danmark af personer uden hensyn til, hvor den pågældende hører hjemme, når overtrædelser konstateres i Danmark, og overtrædelserne ikke allerede har givet anledning til en sanktion.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at det af kontrol- og håndhævelsesmæssige hensyn og med henblik på at sikre en ligelig behandling af danske og udenlandske virksomheder og/eller chauffører vil være hensigtsmæssigt tillige at skabe hjemmel til i disse situationer at straffe for overtrædelser af forordning 3821/85 (kontrolapparatforordningen) begået uden for Danmark.

Udkastet til lovforslag giver i øvrigt ikke Rigspolitiet anledning til bemærkninger.



Der henvises i øvrigt til telefonsamtale mellem kontorchef Anette Arnsted og vicepolitimester Elsebeth Bitsch. Side 2

Med venlig hilsen

  
Michael Højer  
politimester







RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

The Danish Road Safety Council

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Dato: 30. oktober 2008  
Journal.nr.: 0169-0814

Akt.nr. 9

Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008 NR. 801-0026  
AEC-LG

Jmt. modt.

3 NOV. 2008

**Høringssvar på Justitsministeriets skrivelse journal nr. 2008-801-0026.**

Ved mail af 29. oktober 2008, med bilag, journal nr. 2008-801-0026 har Justitsministeriet anmodet Rådet for Større Færdselssikkerhed om en udtalelse til forslag til ændring af færdselsloven (Oplysningspligt i henhold til I9ovens § 65, stk. 1 samt frakendelse af førerretten påkøre- og hviletidsområdet).

I den anledning meddeles, at Rådet for Større Færdselssikkerhed ikke har bemærkninger til de foreslåede ændringer af færdselsloven.

Med venlig hilsen

  
Mogens Wilbert  
vicedirektør

