



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsbeh: Andreas Emil Chri-
stensen
Sagsnr.: 2008-801-0026
Dok.: AEC40125

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Justitsministeriet har modtaget høringssvar vedrørende lovforslaget fra:

Bryggeriforeningen, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI Transport, International Transport Danmark, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund, Frie Danske Lastbilvognmænd, IA-Gruppen, Kommunernes Landsforening, Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret og Rådet for Større Færdselssikkerhed har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med kursiv.

Bryggeriforeningen støtter lovforslaget og har desuden tilkendegivet, at chauffører, der udfører kørsel inden for en virksomheds eget areal, på sigt bør kunne undtages fra reglerne om anvendelse af kontrolapparat, idet sådan kørsel ikke udgør en risiko for færdselssikkerheden. Foreningen har endvidere anført, at kravet om 45 sammenhængende timers ugehvil bør lempes til eksempelvis 35 timer.

Reglerne om køre- og hviletid og anvendelse af kontrolapparat, herunder mulighederne for at gøre undtagelse fra reglerne, følger af henholdsvis

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Disse regelsæt kan ikke ændres ved national lovgivning.

Dansk Erhverv er positiv over for lempelsen af frakendelsesreglerne på køre- og hviletidsområdet. Navnlig har Dansk Erhverv udtrykt støtte til forslaget om at indføre mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten, hvis en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet er sket under særlig formildende omstændigheder. Dansk Erhverv finder dog, at denne undtagelsesbestemmelse også bør finde anvendelse i forhold til overtrædelser af de materielle køre- og hviletidsregler.

Den foreslåede bestemmelse om mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet er en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som navnlig forudsættes anvendt, hvis en overtrædelse utvivlsomt alene er udtryk for sjusk/en forglemmelse og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol, jf. de særlige bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 4.

Justitsministeriet finder ikke, at der er grundlag for at indføre en lignende undtagelsesbestemmelse vedrørende frakendelse af førerretten ved overtrædelser af de materielle køre- og hviletidsregler. Det bemærkes herved, at kravene til køre- og hviletid skal overskrides med 30 pct., før der sker – i første omgang betinget – frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6.

Dansk Transport og Logistik, DI Transport og International Transport Danmark støtter de foreslåede ændringer, men har også anført, at muligheden for at fravige udgangspunktet om betinget frakendelse af førerretten bør udvides til at omfatte overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Det er således gjort gældende, at køre- og hviletidsreglernes kompleksitet i sig selv fører til overtrædelser, som ikke er udtryk for bevidst tilsidesættelse af reglerne, og som følgelig ikke bør medføre frakendelse af førerretten. Organisationerne har endvidere anført, at sanktionerne på køre- og hviletidsområdet er for strenge og bør fastsættes ud fra en konkret vurdering af overtrædelsens karakter frem for ved udmåling af takstmæssige bøder.

For så vidt angår spørgsmålet om førerretsfrakendelse henvises der til Justitsministeriets bemærkninger ovenfor til høringssvaret fra Dansk Erhverv.

Om bødefastsættelsen bemærkes, at bøderne for overtrædelse af køre- og

hviletidsreglerne i dag gradueres alt efter overtrædelsens grovhed, idet der som udgangspunkt udmåles en bøde på 100 kr. til chaufføren og 200 kr. til arbejdsgiveren for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med en procent. Enhver overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet sanktioneres som udgangspunkt med en bøde på 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til arbejdsgiveren. Hvis en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet utvivlsomt er udtryk for sjusk/en forglemelse og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol, kan der imidlertid tages hensyn hertil ved fastsættelsen af bøden for den pågældende overtrædelse, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 34.

Danske Busvognmænd støtter lovforslaget og har navnlig bemærket, at lempelserne af reglerne om frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet er nødvendige af proportionalitetshensyn, ligesom muligheden for at sanktionere overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne uanset gernings- og bopælsland er nødvendig af ligebehandlingshensyn. Danske Busvognmænd har endvidere bemærket, at også overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet bør være undergivet generel dansk straffemyndighed.

Der henvises til Justitsministeriets bemærkninger nedenfor til høringssvaret fra Rigspolitiet.

Danske Speditører betragter lovforslaget som en forbedring af de gældende regler og har herved navnlig henvist til muligheden for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet under særlig formildende omstændigheder.

DTU Transport er enig i de vurderinger og beslutninger, som lovforslaget bygger på for så vidt angår oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet. DTU Transport har ikke herudover bemærkninger til lovforslaget.

Fagligt Fælles Forbund støtter forslagene om udstrækningen af dansk straffemyndighed i forhold til overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne og lempelsen af reglerne om førerretsfrakendelse ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet. Forbundet har dog anført, at sanktionerne for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet bør lempes yderligere, da overtrædelse af disse regler ikke i sig selv udgør en fare for trafikikkerheden. Forbundet har derfor foreslået, at chauffører i stedet for fra-

kendelse af førerretten bør kunne idømmes et antal dages deltagelse i et kursus om reglerne om og brugen af kontrolapparatet. Forbundet har endelig anført, at reglen om absolut bødekumulation fører til urimeligt høje bøder, hvorfor der bør indføres et loft over bødestørrelsen.

Af Rigsadvokatens redegørelse om sanktionsniveauet på køre- og hviletidsområdet (bilag 3 til lovforslaget) fremgår blandt andet, at bøderne på området ikke generelt kan antages at være meget høje, og at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af førerretten. I øvrigt bemærkes, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet hindrer kontrollen med overholdelsen af de materielle køre- og hviletidsregler. Justitsministeriet har bl.a. på den baggrund hverken fundet grundlag for at nedsætte bøderne på området, herunder indføre et bødeloft, eller for helt at afskaffe muligheden for frakendelse af førerretten ved overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.2. samt 3.1.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Frie Danske Lastbilvognmænd har anført, at det objektive arbejdsgiveransvar for chaufførernes overtrædelser på køre- og hviletidsområdet bør harmoniseres med retstilstanden i de øvrige EU-medlemslande, at princippet om kumulation af køretiderne på hver side af et utilstrækkeligt hvil bør afskaffes, og at frakendelse af førerretten som følge af overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet alene bør gælde køretøjer omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Efter Justitsministeriets opfattelse er det objektive strafansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet 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.

Frakendelse af førerretten omfatter efter færdselsloven alle former for kørsel med alle motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, uanset arten af og omstændighederne ved den/de forseelse(r), som har givet anledning til frakendelsen. Justitsministeriet finder ikke grundlag for at indføre en særregel på køre- og hviletidsområdet om fravigelse af dette generelle princip.

For så vidt angår spørgsmålet om nedsættelse af bøderne på området,

herunder afskaffelse af princippet om kumulation af køretiden på hver side af et utilstrækkeligt hvil, henvises der til bemærkningerne ovenfor til høringsvaret fra Fagligt Fælles Forbund.

IA-Gruppen har om muligheden for i særlige tilfælde at undlade betinget førerretsfrakendelse ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet gjort gældende, at en sådan undtagelsesbestemmelse i praksis vil medføre stor forskelsbehandling. IA-Gruppen har endvidere anført, at en ren forglemmelse af at betjene kontrolapparatet ikke bør medføre nogen form for sanktion, idet en sådan forglemmelse ikke medfører en risiko færdselssikkerheden og ikke er til hinder for at klarlægge køretøjets kørselsforløb. Endelig har IA-Gruppen bemærket, at overtrædelser på køre- og hviletidsområdet i hvert fald kun bør kunne føre til frakendelse af retten til at føre køretøjer omfattet af de pågældende regler.

Muligheden for at undlade frakendelse af førerretten betyder, at der kan tages hensyn til de konkrete omstændigheder ved de pågældende overtrædelser, så forskellige situationer ikke nødvendigvis skal behandles ens, jf. også bemærkningerne ovenfor til høringsvaret fra Dansk Erhverv. Der er således efter Justitsministeriets opfattelse ikke tale om forskelsbehandling i negativ forstand.

Justitsministeriet er ikke enig i, at en forglemmelse af at betjene kontrolapparatet ikke bør føre til nogen sanktion. Det bemærkes herved, at overholdelse af reglerne om kontrolapparatet – uanset om nærmere efterforskning af hver enkelt transport ville kunne fastlægge kørselsforløbet – reelt er en forudsætning for kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Endvidere bemærkes, at hvis en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet utvivlsomt er udtryk for sjusk/en forglemmelse og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol, kan der ved fastsættelsen af bøden for den pågældende overtrædelse tages hensyn hertil, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 34.

Hvad angår rækkevidden af en førerretsfrakendelse, henvises der til bemærkningerne ovenfor til høringsvaret fra Frie Danske Lastbilvognmænd.

Kommunernes Landsforening støtter generelt lovforslaget, herunder navnlig den foreslåede skærpelse af bøden for overtrædelse af oplysningspligten vedrørende andre køretøjer end busser og lastbiler.

Rigsadvokaten har ikke bemærkninger til de foreslåede ændringer vedrørende oplysningspligten og lempelse af reglerne om frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet. Rigsadvokaten har om bestemmelsen om rækkevidden af dansk straffemyndighed på køre- og hviletidsområdet bemærket, at retsforfølgning mod udenlandske vognmænd i en lang række tilfælde vil være forbundet med så store praktiske vanskeligheder, at strafansvar for de pågældende overtrædelser ikke kan forventes pålagt.

På baggrund af Rigsadvokatens høringssvar er det i de særlige bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 4, nu anført, at strafforfølgning mod udenlandske transportvirksomheder kan være forbundet med sådanne vanskeligheder, at der i praksis i en række tilfælde ikke vil kunne pålægges strafansvar i Danmark.

Rigspolitiet har anført, at lovforslagets bestemmelse om rækkevidden af dansk straffemyndighed på køre- og hviletidsområdet ikke alene bør omfatte overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, men også overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Rigspolitiet finder, at både kontrol- og håndhævelsessensyn samt hensynet til ligelig behandling af danske og udenlandske chauffører og/eller virksomheder taler for en sådan løsning.

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med Rigspolitiets bemærkninger. Endvidere er reglerne i den europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) om køre- og hviletid og anvendelse af kontrolapparat nu også omfattet af den pågældende bestemmelse.

Der henvises til § 1, nr. 4, i lovforslaget og de særlige bemærkninger til denne bestemmelse.