



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 6. februar 2009
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsbeh: Andreas Emil Chri-
stensen
Sagsnr.: 2009-156-0150
Dok.: AEC40190

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 1 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 19. januar 2009.

Brian Mikkelsen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 1 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87):

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 19/1-09 fra 3F, DI, ITD og DTL, jf. L 87 – bilag 2.”

Svar:

De nævnte organisationer har i henvendelsen af 19. januar 2009 stillet forslag om, at sanktioner på køre- og hviletidsområdet, som har uoprettelige konsekvenser for chaufføren/vognmanden, og som ikke kompromitterer trafiksikkerheden, erstattes af en mulighed for at pålægge et antal kursusdage i reglerne om køre- og hviletid og brug af kontrolapparatet.

Organisationerne foreslår nærmere bestemt, at et kursus skal træde i stedet for dels kumulation (sammenlægning) af bøder og frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet, dels frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, som konstateres ved virksomhedskontrol.

Organisationerne anfører i den forbindelse bl.a., at den i lovforslaget indeholdte lempelse vedrørende frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet (antallet af overtrædelser inden for tre år, der kan begrunde en betinget frakendelse, hæves fra tre til seks) ikke i tilstrækkeligt omfang vil fjerne det psykiske pres, der ligger på en chauffør, hvis denne står til en stor bøde og samtidig mister førerretten for overtrædelser, som ikke kompromitterer færdselssikkerheden.

Det anføres endvidere, at en stor del af de formelle overtrædelser, der finder sted i dag, bunder i ukendskab til dele af køre- og hviletidsreglerne, som er et særegent og komplekst regelsæt.

Hvad angår overtrædelser, der konstateres ved virksomhedskontrol, anfører organisationerne, at politiet ved virksomhedskontrol kan kontrollere 365 dage bagud, mens politiet ved vejkontrol kun kan kontrollere 28 dage bagud.

Justitsministeriet kan vedrørende spørgsmålet om ukendskab til reglerne oplyse, at en transportvirksomhed efter artikel 10, stk. 2, i køre- og hvile-

tidsforordningen er forpligtet til at give sine chauffører de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af dels reglerne om køre- og hviletid, dels reglerne om brug af kontrolapparatet.

Chaufførerne er endvidere underlagt krav om egentlig uddannelse i bl.a. reglerne på køre- og hviletidsområdet.

Kravene fulgte tidligere af bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000, som bl.a. indeholder krav om uddannelse i brug af kontrolapparatet, men for chauffører, som udfører personbefordring, er denne bekendtgørelse pr. 10. september 2008 afløst af Færdselsstyrelsen bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008, og det samme vil pr. 10. september 2009 ske for chauffører, der udfører godstransport.

Det fremgår af minimumskravene til chaufførernes kvalifikationer og uddannelse, jf. bilag 1, punkt 2.1. til bekendtgørelsen, at chaufførerne blandt andet skal kende reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen og deres principper, anvendelse og konsekvenser, herunder sanktionerne for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af fartskriver (kontrolapparat). I overensstemmelse hermed fremgår det af bilag 1 og 2 til Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen, at den grundlæggende kvalifikationsuddannelse for både bus- og lastbilchauffører bl.a. omfatter køre- og hviletidsreglerne samt betjening af såvel det analoge som det digitale kontrolapparat.

Det følger endvidere af § 21 i bekendtgørelsen, at chauffører, der har erhvervet et kvalifikationsbevis, skal gennemføre en efteruddannelse. Det samme gælder chauffører, der i medfør af bekendtgørelsens § 12 er fritaget for kravet om erhvervelse af kvalifikationsbevis.

Efteruddannelsen, der skal have en varighed på mindst 5 dage og gennemføres hvert 5. år, tager sigte på at give chaufførerne mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde med særlig vægt på blandt andet færdselssikkerhed. 3 af de 5 kursusdage skal omfatte ajourføring i en række emner, der blandt andet omfatter køre- og hviletidsreglerne.

De resterende 2 dage i efteruddannelsen skal bestå af kurser, der vælges frit blandt en række efteruddannelseskurser, der er godkendt af Færdselsstyrelsen. Blandt de godkendte efteruddannelseskurser, som fremgår af Færdselsstyrelsens hjemmeside, er kurser i brug af kontrolapparatet og

kurser i køre- og hviletidsreglerne.

Af Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen fremgår, at buschauffører, der har fået udstedt deres kørekort inden den 10. september 2008, og lastbilchauffører, der har fået udstedt deres kørekort inden den 10. september 2009, skal gennemføre den første efteruddannelse efter en særlig tidsplan baseret på chaufførernes fødselsdatoer.

Tidsplanen indebærer, at det første hold buschauffører skal have gennemført deres første efteruddannelse senest den 30. juni 2009, og det sidste hold den 31. december 2013. Tilsvarende skal det første hold lastbilchauffører have gennemført deres første efteruddannelse senest den 30. juni 2010 og det sidste hold den 31. december 2014.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at kravene til uddannelse og efteruddannelse af chaufførerne og kravene til transportvirksomhedernes instruktion af chaufførerne taler imod tillige at indføre kurser som et led i sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet.

Hertil kommer, at Justitsministeriet ikke er enig med organisationerne om, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet ikke har nævneværdig betydning for færdselssikkerheden. Det er således ikke praktisk muligt at sikre og kontrollere, at chaufførerne holder de påkrævede pauser og hvil og respekterer kravene til den maksimale køretid, hvis chaufførernes kørselsforløb ikke registreres i overensstemmelse med reglerne om kontrolapparatet.

Det skal endvidere understreges, at det gældende sanktionssystem giver mulighed for at reducere de takstmæssige bøder efter en konkret vurdering. Som anført i afsnit 3.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår det således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 33 f., at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne er udtryk for sjuusk/en forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, så vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Hvad angår organisationernes bemærkning om, at vejkontrol kan omfatte en periode på 28 dage, mens virksomhedskontrol kan omfatte 365 dage, kan Justitsministeriet oplyse, at chaufføren ved vejkontrol skal kunne fremvise diagramark, udskrifter mv. for den pågældende dag og de forudgående 28 dage, mens Rigspolitiet ved virksomhedskontrol indkalder

diagramark og data for samtlige chauffører i virksomheden for en periode på en måned.

Der er efter Justitsministeriets opfattelse ikke grundlag for at sanktionere overtrædelser, der konstateres ved virksomhedskontrol, anderledes end overtrædelser, der konstateres ved vejkontrol.

På ovenstående baggrund finder Justitsministeriet ikke, at kursusdage i reglerne om køre- og hviletid og brug af kontrolapparatet helt eller delvis bør erstatte de eksisterende sanktioner på køre- og hviletidsområdet.