

UDKAST TIL TALE

**til brug for samråd AE (alm. del) i Folketingets Trafikudvalg
mandag den 30. august 2010 kl. 13.30**

Samrådsspørgsmål AE:

”Hvilke initiativer til ændringer af reglerne vedr. digitale kontrolapparater vil ministeren tage på baggrund af det oplæg til ændringer i sanktionssystemet vedrørende overtrædelser af regler om kontrolapparatet, som er fremsendt af DSV, Frode Laursen, tillidsmænd fra DSV og Frode Laursen, 3F Transportgruppen, Danske Fragtmænd A/S, ATL, Tungvognsspecialisten og DI Transport i fællesskab, jf. REU alm. del – bilag 611 og TRU alm. del – bilag 414.”

1. I det oplæg, som der henvises til i samrådsspørgsmålet, har en række organisationer inden for transportbranchen fremsat forslag til ændringer af de gældende sanktioner for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet. Baggrunden for oplægget er – så vidt jeg har forstået – at den slags overtrædelser efter branchens opfattelse ikke har betydning for trafiksikkerheden, og at overtrædelserne derfor straffes for hårdt efter det nuværende sanktionssystem.

Samtidig har branchen dog udtrykt tilfredshed med de materielle køre- og hviletidsregler, hvilket jeg selvfølgelig er glad for.

Til udvalgets orientering kan jeg oplyse, at forslagsstillerne også har sendt oplægget direkte til mig og anmodet om et møde. Det

har jeg naturligvis sagt ja til, og jeg vil derfor også snarest få lejlighed til at drøfte oplægget direkte med transportbranchen.

Som justitsminister ligger det mig meget på sinde, at der er et sammenhængende og fornuftigt regelværk. Heri indgår naturligvis også et afbalanceret sanktionssystem, der bidrager effektivt til reglernes overholdelse.

2. Som det ganske givet er udvalget bekendt er reglerne på køre- og hviletidsområdet grundlæggende fastsat i EU i den såkaldte køre- og hviletidsforordning, der groft sagt indeholder de materielle regler for hvor længe, der må køres, og hvornår der skal holdes hvil. I tilknytning til køre- og hviletidsreglerne er der ligeledes fastsat fælles EU-regler i den såkaldte kontrolapparatforordning.

Formålet med kontrolapparatet er at registrere førerens køre- og hviletider, så der kan sikres en effektiv kontrol af, at de chauffører, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, rent faktisk også har holdt de påkrævede pauser og hvil og respekteret kravene til den maksimale køretid. Der er altså en nær sammenhæng mellem køre- og hviletidsreglerne og reglerne i kontrolapparatforordningen, og det er i det lys, at kontrolapparatforordningens forpligtelser for chaufførerne med hensyn til betjening af kontrolapparatet skal ses.

Som det også fremgår af transportbranchens oplæg, findes der både analoge kontrolapparater, hvor førerens køre- og hviletider

registreres på diagramark, og digitale kontrolapparater, hvor registreringen sker dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort.

3. Som jeg forstår oplægget, angår forslagene fra branchen alene de tilfælde, hvor en chauffør på grund af en fejl har betjent sit kontrolapparat i strid med forskrifterne. Oplægget indeholder dels synspunkter om strafværdigheden af den slags betjeningsfejl og dels en række konkrete forslag til lempelser af sanktionerne på området.

Som jeg læser det, er der tale om fem hovedelementer i oplægget. Jeg vil for overskuelighedens skyld gennemgå elementerne enkeltvis og knytte mine bemærkninger til punkterne ét ad gangen. Men inden jeg når dertil, vil jeg generelt henlede udvalgets opmærksomhed på, at der i vidt omfang er tale om gentagelser af forslag, som allerede har været genstand for grundige overvejelser inden for de senere år, herunder ikke mindst i forbindelse med de to seneste lovændringer på området, som blev gennemført i henholdsvis 2005 og 2009.

Og så til de enkelte elementer:

4. For det første giver branchen udtryk for, at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet pr. definition bør klassificeres som mindre alvorlige, da overtrædelserne efter branchens opfattelse ikke har betydning for færdselssikkerheden.

Lad mig i den forbindelse starte med at slå fast, at reglerne om kontrolapparatet er helt afgørende for politiets kontrol med, om

de materielle køre- og hviletidsreglerne overholdes. Hvis chaufførerne ikke registrerer deres kørselsforløb efter forskrifterne, er det simpelthen ikke praktisk muligt for politiet at kontrollere, om de påkrævede hvil og pauser er blevet holdt, og om kravene til den maksimale køretid er respekteret.

Derfor er det også nødvendigt, at chaufførerne sørger for at sætte sig grundigt ind i kontrolapparatets funktioner og virkemåde, således at de er i stand til at betjene apparatet korrekt og efterkomme de forpligtelser, som følger af kontrolapparatforordningen. Og det er væsentligt, at vi har et sanktionsregime, der sikrer, at det ikke kan betale sig at overtræde reglerne.

Det var netop sådanne hensyn, der lå til grund, da Folketinget i 2005 enstemmigt vedtog en lovændring, der indebar væsentlige skærper af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet. En lovændring, som også skal ses i lyset af, at politiets daværende kontroller viste, at reglerne på køre- og hviletidsområdet blev overtrådt i betydeligt omfang.

Da ukorrekt betjening af kontrolapparatet med andre ord kan dække over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, er det min opfattelse, at reglerne om kontrolapparatet klart har betydning for færdselssikkerheden. Og jeg kan tilføje, at det også er Rigspolitiets og Rigsadvokatens vurdering.

5. For det andet foreslår branchen, at bøderne for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet nedsættes til 500 kr. pr. kørselsforløb. Som jeg forstår forslaget, skal et enkelt kørselsforløb altså

efter branchens forslag højst kunne medføre en bøde på 500 kr., uanset hvor mange overtrædelser der måtte være begået.

Det vil i givet fald være udtryk for, at vi bevæger os i den helt modsatte retning af den som Folketinget fandt nødvendig, da man vedtog skærperne i 2005. Ja, det vil faktisk indebære en endnu mere lempelig ordning, end den der gjaldt før 2005.

Inden lovændringen medførte en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet nemlig en bøde på 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren – ikke pr. kørselsforløb, som branchen nu lægger op til, men for hver enkelt overtrædelse.

Lovændringen indebar, at der i dag som altovervejende hovedregel fastsættes en bøde på 3.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til arbejdsgiveren for hver enkelt overtrædelse.

Der var i Folketinget den gang bred enighed om, at den markante skærpelse af sanktionen var nødvendig for at sikre reglernes effektive overholdelse.

Fastlæggelsen af det skærpede bødeniveau i 2005 skete i øvrigt efter anbefaling fra Rigsadvokaten. Og når man lagde sig fast på en bødestørrelse på 3.000 kr. pr. overtrædelse til chaufføren, var det for at sikre en sammenhæng mellem bøden for overtrædelse af henholdsvis køre- og hviletidsreglerne og reglerne om kontrolapparatet. Systemet indebærer nemlig, at bødestørrelsen på 3.000 kr. svarer til bøden for overskridelse af køre- og hviletidsreglerne med 30 pct.

Rigsadvokaten har efterfølgende i samarbejde med Rigspolitiet i 2008 afgivet en redegørelse om sanktionsniveauet på køre- og hviletidsområdet. Heri konkluderer Rigsadvokaten dels, at der fortsat er mange overtrædelser på køre- og hviletidsområdet, dels at bøderne på køre- og hviletidsområdet ikke generelt kan antages at være meget høje.

Samlet set mener jeg derfor fortsat, at den nugældende bødestørrelse er rimelig og passende. Den kan selvfølgelig mærkes, men det er jo også hensigten. For det må simpelthen ikke kunne betale sig at overtræde reglerne om kontrolapparatet, som jo kan dække over alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Det er i øvrigt fortsat også både Rigspolitiets og Rigsadvokatens vurdering, at det aktuelle bødeniveau er det rette.

Når det er sagt, vil jeg samtidig gerne understrege, at en vurdering af omstændighederne i en konkret sag kan føre til, at bødetaksten fraviges i op- eller nedadgående retning. Der kan med andre ord blive tale om en reduktion af bøden, hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse skyldes sjusk eller en forglemmelse og ikke et forsøg på at vanskeliggøre politiets kontrol.

6. Det tredje forslag fra transportbranchen går ud på, at muligheden for at frakende førerretten som følge af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet helt skal ophæves.

Lad mig i den forbindelse kort skitsere udviklingen i reglerne om førerretsfrakendelse.

Med lovændringen i 2005 indførte man et frakendelsessystem, hvorefter 3 overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet førte til en betinget førerretsfrakendelse, hvis overtrædelserne var begået inden for 3 år. Det betød samtidig, at 6 overtrædelser begået inden for 3 år medførte ubetinget frakendelse, ligesom 3 overtrædelser inden for 3 år ville give en ubetinget frakendelse, hvis føreren samtidig havde begået andre færdselslovsovertrædelser, som i sig selv ville koste en betinget frakendelse.

I 2009 blev der dog vedtaget en lovændring, som justerede frakendelsesreglerne. Lovændringen, der trådte i kraft i maj 2009, indebar to ændringer af sanktionssystemet.

Den ene ændring betød, at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet i dag ikke medfører betinget frakendelse af førerretten, før der er begået 6 (*mod tidligere 3*) overtrædelser inden for tre år. Som en konsekvens heraf giver overtrædelser af reglerne heller ikke i sig selv anledning til ubetinget frakendelse, før der er begået 12 (*mod tidligere 6*) overtrædelser inden for 3 år.

Den anden ændring betød, at betinget frakendelse for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet nu under særligt formildende omstændigheder kan undlades.

Disse justeringer blev netop foretaget for at imødekomme transportbranchen, som følte at reglerne på dette punkt var unødigt stramme.

Samtidig med at man ønskede at imødekomme branchen, var det vurderingen, at frakendelse – om end i den lempede form – fortsat skulle indgå i sanktionssystemet. Det var altså den balance, som blev afspejlet i 2009-lovændringen, som blev vedtaget af et enigt Folketing.

Det er fortsat min klare opfattelse, at muligheden for at frakende førerretten for overtrædelser af kontrolapparatreglerne er et vigtigt element i det samlede sanktionsregime, som skal sikre, at de materielle køre- og hviletidsregler overholdes.

Og det er også min opfattelse, at den specifikke regel om, at 6 overtrædelser begået inden for 3 år skal medføre frakendelse er velbegrundet. For en sådan adfærd må som udgangspunkt være udtryk for uansvarlighed eller lemfældighed over for betydningsfulde regler på færdselsområdet.

Også når det gælder frakendelse, er der i øvrigt en kattelem, således at betinget frakendelse kan undlades, forudsat at overtrædelserne utvivlsomt alene er udtryk for sjusk eller en forglemmelse fra chaufførens side og ikke et forsøg på at vanskeliggøre politiets kontrol.

Lad mig i øvrigt tilføje, at Rigsadvokatens redegørelse fra 2008 viste, at der i praksis – heldigvis – kun i få tilfælde sker fraken-

delse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

7. For det fjerde foreslår branchen, at det skal være muligt at pålægge transportvirksomhederne at gennemføre et kursus i korrekt betjening af kontrolapparatet. Som jeg læser forslaget, lægges der op til, at rådgivningspåbuddet skal tages i anvendelse i stedet for de gældende sanktioner på området, når virksomhedens chauffører har overtrådt reglerne om kontrolapparatet i førstegangstilfælde eller i øvrigt under undskyldelige omstændigheder.

Retsudvalget modtog et lignende forslag fra branchen i forbindelse med lovændringen i 2009. Forslaget gav imidlertid ikke Folketinget anledning til at justere reglerne på dette punkt.

Jeg mener heller ikke, at et sådant rådgivningspåbud hverken helt eller delvis bør erstatte de eksisterende sanktioner på området.

Det hænger for det første sammen med, at transportvirksomhederne har pligt til at give deres chauffører de nødvendige instrukser i reglerne om brug af kontrolapparatet, ligesom virksomhederne skal føre regelmæssig kontrol for at sikre, at reglerne overholdes.

For det andet er chaufførerne i forvejen underlagt krav om egentlig uddannelse i bl.a. reglerne på køre- og hviletidsområdet.

Uddannelseskravene, som sorterer under transportministerens område, betyder bl.a., at chaufførerne skal kende reglerne om

kontrolapparatet, og uddannelsen omfatter betjening af både det analoge og det digitale kontrolapparat.

Der er derudover fastsat regler om efteruddannelse, som skal gennemføres hvert 5. år. Efteruddannelsen skal vare mindst 5 dage og omfatter bl.a. kurser i køre- og hviletidsreglerne og brug af kontrolapparatet.

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig et forslag om, at der tillige skal indføres kurser som led i sanktionssystemet på området. I øvrigt vil håndhævelsen af den slags obligatoriske kurser også være forbundet med væsentlige praktiske vanskeligheder i forhold til udenlandske chauffører.

8. Branchen har for det femte foreslået, at virksomhedernes egenkontrol måles ved hjælp af en smiley-ordning, og at der udarbejdes en vejledning og et program til brug for egenkontrollen.

Forslaget har været forelagt for Rigspolitiet, der bl.a. har påpeget, at det vil kræve en ganske betydelig administration, hvis der på baggrund af et offentligt tilsyn med samtlige transportvirksomheder, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, skal udstedes et form for ”godkendelsesmærke”. Det er desuden ikke Rigspolitiets umiddelbare opfattelse, at der er en særlig almen interesse i at få synliggjort transportvirksomhedernes egenkontrol ved hjælp af smileys. Dette er jeg enig i.

For så vidt angår spørgsmålet om udarbejdelse af en vejledning kan jeg oplyse, at Rigspolitiet allerede har udarbejdet en vejled-

ning om kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne, som bl.a. indeholder en gennemgang af reglerne om køre- og hviletid samt oplysninger om, hvordan de opgøres ved politiets kontroller.

Vejledningen er offentligt tilgængelig, og der er derfor mulighed for, at alle virksomheder kan gøre sig bekendt med grundlaget for politiets kontrolarbejde.

Jeg mener ikke, at der er behov for at pålægge Rigspolitiet at udarbejde yderligere branchevejledninger eller egenkontrolprogrammer.

Rigspolitiet har i øvrigt oplyst mig om, at flere producenter har udviklet programmer til brug for virksomhedernes egenkontrol. Med de oplysninger, der er registreret og indlæst i kontrolapparatet, kan virksomhederne bruge den slags programmer til at få oplysninger om, hvorvidt deres chauffører har overholdt reglerne.

9. Som det vil være fremgået af min gennemgang, er det min opfattelse, at vi har et fornuftigt, afbalanceret og velgennemtænkt sanktionssystem, som på den ene side tjener til at sikre, at man ikke kan spekulere i at overtræde reglerne om kontrolapparatet og derigennem dække over – eller vanskeliggøre kontrollen med – overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne og på den anden side giver mulighed for, at der kan tages hensyn til sjuskefejl.

Jeg finder derfor ikke anledning til at tage initiativer, der ændrer på de regler, som fortsat anbefales af både Rigspolitiet og Rigs-

advokaten, og som et enstemmigt Folketing ad flere omgange har fastsat.

Jeg er naturligvis altid er villig til at lytte til transportbranchen – og det er jo også derfor, at jeg om kort tid mødes med branchen – men jeg er altså nødt til at understrege, at det for mig er helt afgørende, at vi til stadighed fastholder et system, der sikrer en effektiv kontrol af hensyn til færdselssikkerheden.

Tak.