

## Justitsministeriet

Dato: 28. januar 2010

Dok.: AEC40719

Sagnr.: 2009-154-0210

### **Udkast til tale til ministeren til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmål L fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del) den 2. februar 2010 kl. 15.00.**

#### **Spørgsmål L:**

”Ministeren bedes redegøre for sit syn på de oplysninger om lastbilchaufførers systematiske snyd med førerkort og køre-hviletidsbestemmelser, der er fremkommet i programmet ”Magasinet: Missionen” på TV2-ØST den 10. december 2009, og redegøre for, hvordan ministeren vil komme denne form for snyderi til livs.”

**1.** Kernebudskabet i udsendelsen fra TV2 Øst er, at køre- og hviletidsreglerne overtrædes i et ikke ubetydeligt omfang af lastbilchauffører på de danske veje. Blandt andet møder man i indslaget en chauffør, som fortæller, at han har arbejdet i 20 timer uden søvn eller hvile, hvilket er ca. dobbelt så lang tid som tilladt.

Dernæst sætter udsendelsen fokus på nogle af de metoder, som angiveligt benyttes af chauffører for at køre i længere tid end tilladt. Man hører blandt andet, at nogle chauffører tilsyneladende tager amfetamin for at kunne holde sig vågne, ligesom andre manipulerer med lastbilens kontrolapparat, så deres køre- og hviletider ikke registreres rigtigt. Dette sker angiveligt ved brug af magnetisk udstyr.

Ifølge programmet forekommer det tilsyneladende også, at chauffører anskaffer sig et ekstra førerkort og dermed arbejder i en andens navn. Et førerkort er personligt, fordi det bruges til at identificere den chauffør, der har kørt lastbilen, og ved at bruge flere førerkort vil man kunne sløre for politiet, hvem der har kørt lastbilen, og dermed snyde sig til ekstra køretid.

Endelig fremgår det af udsendelsen, at flere af de medvirkende chauffører føler sig presset af deres arbejdsgivere til at overtræde køre- og hviletidsreglerne. Angiveligt

forekommer det for eksempel, at chauffører bliver truet med fyring, hvis ikke de udfører deres ture inden for meget stramme tidsfrister.

**2.** Hvis udsendelsen giver et retvisende billede af forholdene i transportbranchen, er det naturligvis meget bekymrende. Som det også fremgår af indslaget, kan søvnmangel forårsage en væsentlig nedsættelse af køreevnen, og lastbilulykker vil i sagens natur typisk have meget alvorlige konsekvenser. Derfor er det afgørende for færdselssikkerheden, at køre- og hviletidsreglerne overholdes.

Området har da også gennem flere år haft Justitsministeriets bevågenhed, og så sent som i 2005 blev bødeniveauet for overtrædelse af reglerne skærpet væsentligt, ligesom der blev indført mulighed for frakendelse af førerretten.

Nu frakendes førerretten derfor betinget, hvis chaufføren overskrider grænserne for køre- og hviletid med mere

end 30 pct. Og hvis føreren under et nyt kørselsforløb begår en tilsvarende overtrædelse, fratages førerretten ubetinget.

Derudover koster det i bøde chaufføren 100 kr. for hver procent, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides. Chaufføren, der ifølge indslaget har kørt i 20 timer uden hvil, står med andre ord til en bøde på ca. 10.000 kr., fordi han har overtrådt reglerne om daglig køretid med ca. 100 procent. Desuden står han til minimum en betinget fratagelse af førerretten.

Samtidig medfører chaufførens overtrædelser også væsentlige sanktioner for transportvirksomheden.

Det hænger sammen med, at virksomhederne har et ansvar for at påse, at deres chauffører overholder køre- og hviletidsreglerne. Blandt andet har transportvirksomhederne pligt til at tilrettelægge chaufførernes arbejde på en sådan måde, at reglerne kan overholdes.

I tråd med den forpligtelse har vi i Danmark indført et objektivt arbejdsgiveransvar, som betyder, at transportvirksomhederne straffes, hvis deres chauffører overtrædelser køre- og hviletidsreglerne, og kørslen er udført i virksomhedens interesse. Det betyder, at en virksomhed straffes for chaufførernes overtrædelser, uanset om virksomheden kan bebrejdes noget i den forbindelse eller ej.

Bøden til transportvirksomheden fastsættes til det dobbelte af chaufførens bøde; det vil med andre ord sige 200 kr. for hver procent, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid er overskredet. I eksemplet fra før vil arbejdsgiveren derfor stå til en bøde på ca. 20.000 kr.

Det er derfor også min klare opfattelse, at sanktionerne på køre- og hviletidsområdet er konsekvente og følelige for både chaufførerne og transportvirksomhederne.

**3.** Som det er udvalget bekendt, er reglerne på køre- og hviletidsområdet i det væsentlige fastsat i EU-regi. For eksempel følger køre- og hviletidsreglerne af den såkaldte køre- og hviletidsforordning.

Ved siden af køre- og hviletidsforordningen gælder et direktiv, der indeholder bestemmelser om de ordninger, som medlemsstaterne skal indføre for at kontrollere, at køre- og hviletidsreglerne bliver overholdt.

Direktivet, der kaldes for standardkontroldirektivet, indeholder blandt andet regler om, at der skal gennemføres hensigtsmæssige og regelmæssige kontroller både på vejene og hos transportvirksomhederne. Standardkontroldirektivet fastsætter også regler om vejkontrollernes og virksomhedskontrollernes omfang.

Politiets kontrol sker – naturligvis – i overensstemmelse med reglerne i standardkontroldirektivet. Det vil altså blandt andet sige, at politiet foretager kontrol med over-

holdelsen af køre- og hviletidsreglerne gennem såvel vejkontroller som virksomhedskontroller.

Rigspolitiet har oplyst, at vejkontrollen foretages dels som stikprøvekontroller, dels som målrettede kontroller. Kontrollerne gennemføres både af Rigspolitiets tungvognssektion og af de enkelte politikredses færdselsafdelinger.

Virksomhedskontrollen foretages af Rigspolitiet. En virksomhedskontrol indebærer indkaldelse og kontrol af en virksomheds køreskiver og datafiler for en nærmere fastsat periode.

Når der i forbindelse med en kontrol konstateres brud på reglerne, vil der – som jeg nævnte før – kunne udstedes bøder til både den pågældende chauffør og til transportvirksomheden, ligesom chaufføren risikerer at miste kørekortet.

Jeg kan i øvrigt tilføje, at kontrollen med, at køre- og hviletidsreglerne overholdes, er et prioriteret indsatsområde for politiet.

**4.** I begyndelsen af 2009 blev standardkontroldirektivet ændret for at imødegå risikoen for, at chaufførerne manipulerer med kontrolapparatet, så deres køre- og hviletider registreres forkert. I TV2 Øst's udsendelse er netop den form for snyd omtalt.

Ændringen indebærer nye regler om, at politiet også skal kontrollere lastbilernes kontrolapparater for at afsløre, om der anvendes udstyr, som har til formål at manipulere med registreringerne af chaufførens køre- og hviletider.

Rigspolitiet har oplyst, at politiet også foretager målrettede kontroller af køretøjer for at afsløre den slags anordninger eller installationer, og der er i øvrigt flere verserende straffesager om manipulation af kontrolapparater.



Herudover blev der i december måned sidste år vedtaget en ny forordning, som blandt andet indeholder regler om de fremtidige digitale kontrolapparater. Reglerne, der skal finde anvendelse fra efteråret 2011, indebærer nogle tekniske tilpasninger, der beskytter kontrolapparaterne, så det ikke længere vil være muligt at manipulere udstyret ved hjælp af magneter.

Selv om Rigspolitiet kender til eksempler på manipulation, er jeg derfor fortrøstningsfuld på det punkt.

**5.** Et andet fænomen, som omtales i TV-indslaget, er brug af, hvad man kunne kalde et supplerende førerkort.

Som jeg allerede har været inde på, anvender de chauffører, der registrerer deres køre- og hviletider digitalt, et såkaldt førerkort. Lidt forenklet kan man sige, at chaufføren ved hjælp af førerkortet identificerer sig over for kontrolapparatet, så det fremgår af de registrerede køre- og hviletider, hvem der har siddet bag rattet.

De nærmere regler om førerkort fremgår også af en EU-forordning – den såkaldte kontrolapparatforordning. Ifølge kontrolapparatforordningen må en chauffør kun have ét gyldigt førerkort, og han må kun bruge sit eget personlige førerkort. Derfor skal myndighederne, inden et førerkort udstedes, så vidt muligt sikre sig, at ansøgeren ikke i forvejen har et gyldigt førerkort.

I Danmark er det politiet, der udsteder førerkort, og alle de førerkort, der udstedes, registreres. Rigspolitiet har oplyst, at man i forbindelse med ansøgninger om førerkort foretager opslag i registret for at kontrollere, om ansøgeren i forvejen har fået udstedt et førerkort.

Er der tale om en udenlandsk ansøger med sædvanlig bopæl i Danmark, spørger Rigspolitiet herudover de andre EU-lande, hvor man ved den pågældende tidligere har haft bopæl, om der dér allerede er udstedt førerkort til vedkommende.

Rigspolitiet har endvidere oplyst, at politiet indleder efterforskning, hvis det ved en kontrol konstateres, at chaufføren enten har mere end ét førerkort, eller hvis chaufføren har anvendt et førerkort, som er udstedt til en anden person.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at en chauffør, der bruger et førerkort udstedt til en anden person, gør sig skyldig i overtrædelse af straffelovens bestemmelse om personelfalsk (§ 174), der kan straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder.

**6.** Ligesom andre bilister risikerer lastbilchauffører ligeledes en fængselsstraf, hvis de kører under påvirkning af f.eks. amfetamin. Jeg vil gerne understrege, at det naturligvis er fuldstændig uacceptabelt, hvis lastbilchauffører bruger euforiserende stoffer som erstatning for deres lovplichtige hvil. Vi har en meget klar regel i færdselsloven

om, at man ikke må køre bil, hvis man har bevidstheds-  
påvirkende stoffer som for eksempel amfetamin i blodet.

Hvis man bliver stoppet med amfetamin i blodet, vil man typisk få en bøde den første gang, men allerede anden gang står man til en fængselsstraf. Det samme er tilfældet, hvis man kører bil, selv om man på grund af søvnmangel er ude af stand til at køre på fuldt betryggende måde.

I den forbindelse vil jeg gerne slå fast, at det er tid til alvorlig selvransagelse i transportbranchen, hvis der er hold i påstandene om, at chaufførerne presses ud i den slags ekstremer for at omgå køre- og hviletidsreglerne.

Dels har køre- og hviletidsreglerne netop til formål at forbedre de sociale betingelser for chaufførerne. Dels er det naturligvis i sig selv helt uantageligt, hvis arbejdsgiverne på den ene eller anden måde medvirker til, at chaufførerne kører rundt i udmattet eller påvirket tilstand.

Vi må altså fastholde, at det er transportvirksomhederne og chaufførerne, der i fællesskab har ansvaret for, at køre- og hviletidsreglerne overholdes, mens myndighederne har ansvaret for en effektiv kontrol og nogle følelige sanktioner.

7. Alt i alt er det da også min opfattelse, at vi har et godt og finmasket sanktionssystem, som sikrer mærkbare konsekvenser ved alle de former for overtrædelser, som jeg har været inde på.

Herunder er det – i lyset af TV2 Øst's udsendelse – selvfølgelig navnlig værd at hæfte sig ved transportvirksomhedernes objektive ansvar for deres chaufførers overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Som jeg har været inde på, afspejles arbejdsgiveransvaret netop ved, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne koster transportvirksomhederne bøder, der er dobbelt så store som bøderne til chaufførerne.

Om politikontrollen, som naturligvis er en forudsætning for en effektiv sanktionering, kan jeg igen henvise til, at der foretages hensigtsmæssige og regelmæssige kontroller i overensstemmelse med de EU-retlige kontrolkrav. Politiet foretager kontrollerne både på vejene og hos virksomhederne, og der er som sagt tale om et prioriteret område for politiet.

Tak.