



JUSTITISMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 30. juni 2011  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2011-151-0493  
Dok.: CPH40094  
+ bilag

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 907 (Alm. del), som Folke-  
tingets Trafikudvalg har stillet til transportministeren og justitsministeren  
den 17. marts 2011.

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## Spørgsmål nr. 907 (Alm. del) fra Folketingets Trafikudvalg:

”Transport & Miljø har fremsendt en henvendelse til Trafikudvalget om forskellige emner vedr. vejtransport, jf. TRU alm. del – bilag 169, og ministrene bedes hver især kommentere de dele af henvendelsen, der vedrører ministrenes respektive ansvarsområder.”

### Svar:

I henvendelsen foreslår Transport & Miljø en række regelændringer mv. på tungvognsområdet. Følgende dele af henvendelsen vurderes at høre under Justitsministeriet:

- Oprettelse af dansk BAG
- Objektivt ansvar
- Sanktioner
- Frakendelse
- Kørselsforbud
- Tolke
- Færgereglen
- Arbejdsmiljø

#### Oprettelse af dansk BAG

I henvendelsen foreslås det, at der med henblik på at styrke vejkontrollen oprettes en særlig tungvognsmyndighed med inspiration fra det tyske Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

Jeg agter ikke at tage initiativ til at oprette en særlig tungvognsmyndighed uden for politiet, der skal have beføjelse til at udføre kontrol på vejene. Der henvises i den forbindelse til min besvarelse af 15. februar 2011 af spørgsmål nr. S 1120, som vedlægges i kopi.

#### Objektivt ansvar

Bestemmelserne om strafansvar for overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet fremgår af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport. Forsætlige og uagtsomme overtrædelser straffes efter bekendtgørelsens §§ 11 og 12 med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Efter bekendtgørelsens § 13 kan der endvidere pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans eller hendes interesse, selv om

overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom (objektivt arbejdsgiveransvar).

I henvendelsen foreslår Transport & Miljø, dels at det objektive arbejdsgiveransvar udvides til også at omfatte speditører, dels at det objektive arbejdsgiveransvar begrænses, så arbejdsgiveren f.eks. ikke gøres ansvarlig for, at en chauffør kører i arbejdsgiverens bil til bageren om lørdagen. Det foreslås endvidere, at spørgsmålet om objektivt arbejdsgiveransvar fremover reguleres på EU-niveau.

Efter min opfattelse er der ikke grundlag for generelt at udvide det objektive strafansvar til at omfatte speditørerne, da en speditør i modsætning til en transportvirksomhed ikke er arbejdsgiver for den enkelte chauffør og derfor heller ikke har det formelle ansvar for at planlægge chaufførernes transportopgaver. Det bemærkes i den forbindelse, at speditører allerede efter de gældende regler efter omstændighederne kan ifalde strafansvar. Det følger således af artikel 10, stk. 4, i køre- og hviletidsforordningen, at virksomheder, fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer skal sikre, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med køre- og hviletidsreglerne.

Herudover kan vedkommende efter omstændighederne ifalde strafansvar for transportvirksomhedens og/eller chaufførens overtrædelser efter den almindelige bestemmelse om medvirken i straffelovens § 23, hvorefter strafansvar for en lovovertrædelse omfatter alle, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til gerningen.

På den anførte baggrund er der efter min opfattelse ikke anledning til at skærpe reglerne om medvirken på området.

Med henblik på at sikre, at politi og anklagemyndighed er tilstrækkelig opmærksom på de eksisterende muligheder for at strafforfølge speditører for medvirken til overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, har Justitsministeriet for nylig sendt et brev til Rigsadvokaten med anmodning om, at politiets og anklagemyndighedens opmærksomhed henledes på disse muligheder.

Hvad angår spørgsmålet om lempelse af det objektive arbejdsgiveransvar for transportvirksomheden, mener jeg umiddelbart ikke, at der er grundlag for at foretage en sådan lempelse. Efter min opfattelse er det objekti-

ve arbejdsgiveransvar således fortsat velbegrunder, da planlægningen af de enkelte chaufførers transportaktiviteter påhviler arbejdsgiveren, og da det også vil være arbejdsgiveren, der kan have økonomisk interesse i, at reglerne ikke bliver overholdt.

Det bemærkes i øvrigt, at transportvirksomheden alene kan straffes på objektivi grundlag, hvis kørslen har fundet sted i transportvirksomheden interesse, jf. § 13 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Det vil i de enkelte sager være op til domstole at vurdere, om denne betingelse er opfyldt.

Endelig bemærkes, at det i dag er de enkelte medlemsstater, der har kompetence til nærmere at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder om der skal gælde et objektivi ansvar for transportvirksomhederne.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Kommissionen den 28. marts 2011 offentliggjorde hvidbogen ”En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transport-system”. Af hvidbogen fremgår det bl.a., at Kommissionen overvejer at fremsætte forslag om harmonisering af sanktionerne for overtrædelse af EU-reglerne om erhvervsmæssig transport.

Umiddelbart er jeg positiv over for en minimumsharmonisering af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, såfremt det bidrager til at sikre en mere effektiv overholdelse af disse regler i EU-landene. Det bemærkes i den forbindelse, at et eventuelt forslag om strafferetlige sanktioner fremsat med hjemmel i TEUF artikel 83, stk. 2, imidlertid vil være omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender.

### Sanktioner

Transport & Miljø efterlyser i henvendelsen en lempelse af sanktionerne for bagatelagtige forseelser på køre- og hviletidsområdet.

Overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen straffes efter et gradueret bødesanktionssystem, hvor bødens størrelse afhænger af den procentvise overskridelse af f.eks. den tilladte køretid.

I relation til de materielle køre- og hviletidsregler er der fastsat en generel tolerancegrænse på 5 pct., således at der kun rejses tiltale i sager, hvor overskridelsen har været på 5 pct. eller mere.

Med hensyn til bøder og frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet gælder, at den takstmæssige bøde efter en konkret vurdering kan nedsættes og betinget frakendelse af førerretten undlades, forudsat at overtrædelsen utvivlsomt alene er udtryk for sjusk eller en forglemmelse fra chaufførens side, og ikke et forsøg på at vanskeliggøre politiets kontrol.

Der gælder således allerede i dag en række bagatelgrænser og undtagelser for mindre overtrædelser, og der er efter min opfattelse ikke behov for at ændre på reglerne.

Som jeg oplyste Trafikudvalget om i forbindelse med min besvarelse den 1. april 2011 af samrådsspørgsmål S og T, drøfter Justitsministeriet imidlertid for tiden med nogle repræsentanter fra branchen, Rigspolitiet og Rigsadvokaten, om der er behov for en uddybning af retningslinjerne for tiltalepraksis vedrørende overtrædelse af kontrolapparatforordningen, så det sikres, at der i fornødent omfang tages højde for veldokumenterede forklaringer om, at der er tale om en fejlindtastning og ikke et forsøg på at vanskeliggøre politiets kontrol.

#### Frakendelse

Det anføres i henvendelsen, at en fejlplacering af pauser på 15 og 30 minutter ikke bør medføre frakendelse af førerretten.

Efter færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, medfører det en betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren har overtrådt de materielle køre- og hviletidsregler med mere end 30 pct.

Efter artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen skal føreren efter en kørselsperiode på 4½ time holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han eller hun påbegynder en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

Ved cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 blev der indført en 5 minutters tolerance på hver enkelt pause, og det blev samtidig bestemt, at overtrædelse af 5 minutters tolerancen i forhold til pauser kun medfører kumulation af køretiden på hver side af den for korte pause, hvis den afholdte pause er mere end 1/3 for kort i forhold til forordningens krav til pauser.

Der gælder således i praksis en vis tolerance i forhold til afholdelse af for korte pauser, og jeg har ikke aktuelle planer om at ændre på disse regler.

Transport & Miljø anfører endvidere, at en førerretsfrakendelse ikke bør relatere sig til førerretten i sin helhed, da dette hindrer den dømte i at finde arbejde i en branche, hvor der ikke kræves kørekort til biler over 3.500 kg.

Jeg har forstået det anførte som et forslag om, at frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet alene bør gælde køretøjer omfattet af køre- og hviletidsreglerne. 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. Jeg finder ikke grundlag for at indføre en særregel på køre- og hviletidsområdet om fravigelse af dette generelle princip.

#### Kørselsforbud

Transport & Miljø anfører, at når en udenlandsk chauffør idømmes en frakendelse af førerretten, bør frakendelsen gælde i hele EU.

Som tidligere nævnt er sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne ikke i dag harmoniseret på EU-niveau, ligesom en frakendelse af førerretten i en medlemsstat ikke automatisk får virkning i en anden medlemsstat. Der henvises i den forbindelse til det anførte oven for under punktet ”Objektivt ansvar”.

#### Tolke

Transport & Miljø anfører, at det ved vejkontrol er overflødigt at tilkalde tolk, og at en bil bør tilbageholdes, hvis der ikke kan betales på stedet.

Rigspolitiet har i anden sammenhæng i november 2010 oplyst over for Justitsministeriet, at politipersonalet som udgangspunkt er i stand til at gennemføre kontrol af udenlandske chauffører, idet de fleste udenlandske chauffører, der udfører international godstransport, behersker et almindeligt anvendt fremmedsprog. Rigspolitiet har endvidere oplyst, at såfremt kontrollen ikke kan gennemføres på grund af sprogvanskeligheder, vil der i fornødent omfang blive anvendt tolkebistand i lighed med andre sagsområder.

Med hensyn til tilbageholdelse af køretøjer bemærkes, at politiet allerede i dag har mulighed for at tilbageholde køretøjer, hvis både føreren og køretøjet er hjemmehørende i udlandet, indtil forskyldte bøder, herunder bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen, jf. færdselslovens § 120, stk. 1.

### Færgereglen

I henvendelsen anføres det, at den gældende lovgivning, herunder den såkaldte færgeregel, udmatter chaufførerne, idet de ikke får den fornødne nattesøvn.

Jeg kan oplyse, at det står den enkelte chauffør frit for, om han eller hun vil afbryde en hvileperiode i overensstemmelse med de muligheder, der følger af færgereglen. Det er således chaufførens eget ansvar at sikre, at vedkommende efter afholdelsen af en hvileperiode er i stand til at føre køretøjet på forsvarlig vis.

I den forbindelse bemærkes, at der ifølge færdselslovens § 54, stk. 2, er forbud mod at føre et motordrevet køretøj, hvis føreren f.eks. på grund af mangel på søvn befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Forbuddet gælder således også, hvis den manglende evne til at føre køretøjet på betryggende måde skyldes, at et hvil er blevet afbrudt på grund af færgereglen.

### Arbejds miljø

Transport & Miljø anfører, at det er ulykkeligt, at en chauffør skal holde minimum 24 timers hvil efter maksimalt 6 dage. Transport & Miljø anfører endvidere, at chaufførernes psykiske arbejdsmiljø er dårligt på grund af sanktionerne for bagatelovertrædelser.

Reglerne om ugentlig hviletid fremgår af artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen. Det følger bl.a. heraf, at en ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

For så vidt angår spørgsmålet om sanktionering af bagatelagtige forseelser henvises til bemærkningerne oven for under punktet "Sanktioner".