

UDKAST TIL TALE

til ministeren til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmålene S og T fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del) den 1. april 2011 kl. 12.00.

Spørgsmål S:

”Ministeren bedes redegøre for, hvad han vil gøre for at stoppe de omfattende og livsfarlige overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, som blev afsløret i DR1’s program ”Bag Facaden: Livsfarlige lastbiler”, der blev sendt den 27. januar 2011.”

Spørgsmål T:

”Hvad vil ministeren gøre for på den ene side at løse problemerne med tilsyneladende systematiske brud på køre- hviletidsreglerne, og på den anden side at løse de stadige problemer med betjeningen af de digitale tachografer, hvor utilsigtede fejlbetjeninger får store konsekvenser for chaufførerne i form af bøder og mistede kørekort? Problemer, der på det seneste har været omtalt i artikelserien ”Verden set fra et førerhus” i avisen.dk og i udsendelsen ”Bag Facaden: Livsfarlige lastbiler”, der blev sendt på DR1 den 27. januar 2011.”

1. Da begge spørgsmål tager afsæt i den udsendelse, som DR 1 sendte den 27. januar i år, vil jeg tillade mig at besvare spørgsmålene samlet.

Hovedbudskabet i programmet er, at køre- og hviletidsreglerne overtrædes i et ikke ubetydeligt omfang af lastbilchauffører på de danske veje. Udsendelsen tager udgangspunkt i en tragisk ulykke, der fandt sted på den Sønderjyske motorvej i april 2010, hvor en lastbilchauffør

overså en bilkø og forårsagede et uheld, der kostede to mennesker livet.

Udsendelsen retter herefter et særligt fokus på det transportfirma, der var involveret i ulykken. I indslaget vælger en chauffør fra firmaet at stå frem. Han fortæller bl.a., at han gentagne gange er blevet opfordret af sin chef til at køre længere end tilladt – angiveligt har der været tale om køreture på op mod 30 timer, næsten uden hvile. Chaufføren fortæller også om nogle af de metoder, der anvendes til at sløre over for myndighederne, at en chauffør ikke har holdt de pauser og hvil, der kræves. Dette kan f.eks. ske ved lade det analoge kontrolapparat stå åbent under kørsel, så køretiden ikke registreres.

Spørgsmålet om forskellige former for snyd på køre- og hviletidsområdet har – som nævnt i samrådsspørgsmål T – også været behandlet i en række artikler i ”Avisen.dk”. Der har i den forbindelse bl.a. været skrevet om, at lastbilchauffører omgår køre- og hviletidsreglerne ved at bruge falske eller lånte førerkort eller ved at anvende magnetisk udstyr, der slår det digitale kontrolapparat – den såkaldte tachograf – helt fra. Når tachografen ikke registrerer kørslen, bliver det muligt for en chauffør at køre i længere tid end tilladt, uden at politiet umiddelbart vil kunne afsløre snyderiet, medmindre de bliver opmærksomme på magneten, som typisk er anbragt under bilen.

I lyset af det omfattende snyderi, som tilsyneladende foregår, stiller både tv-programmet og den nævnte artikelserie spørgsmålstejn ved, om myndighedernes kontrol med tunge køretøjer i Danmark er tilstrækkelig effektiv.

2. Jeg vil gerne starte med at understrege, at det er afgørende for færdselssikkerheden, at køre- og hviletidsreglerne overholdes. Som det også fremgår af udsendelsen på DR1, kan udmattelse og søvnmangel forårsage en væsentlig nedsættelse af køreevnen, og lastbilulykker vil i sagens natur kunne have meget alvorlige konsekvenser.

Udsendelsen på DR1 tegner først og fremmest et billede af nogle kritisable arbejdsforhold og metoder i én bestemt transportvirksomhed.

Rigspolitiet har oplyst, at den pågældende virksomhed med baggrund i den alvorlige ulykke blev indkaldt til en virksomhedskontrol i efteråret 2010. Rigspolitiet er på nuværende tidspunkt i gang med at gennemgå de indsendte oplysninger, og jeg kan derfor ikke kommentere yderligere på den konkrete sag.

Selvom udsendelsen primært fokuserer på et bestemt firma, så er der desværre meget, der tyder på, at mange andre chauffører og vognmænd, både danske og udenlandske, ikke respekterer køre- og hviletidsreglerne.

Dette finder jeg særdeles bekymrende.

Jeg mener, at det i den forbindelse er vigtigt at holde fast i, at ansvaret for, at køre- og hviletidsreglerne overholdes, først og fremmest påhviler vognmændene og de chauffører, de sender ud på vejene.

Jeg har naturligvis noteret mig, at flere brancheorganisationer har været ude i medierne for at tage afstand fra de former for overtrædelser, som bl.a. er blevet dokumenteret i tv-programmet på DR1. Men jeg

forventer samtidig, at det ikke blot bliver ved ordene, og at branchen gør alt, hvad der står i dens magt for at højne moralen blandt de vognmænd og chauffører, der snyder på vægten til fare for medtrafikkanterne.

3. Udover større ansvarlighed i branchen er der naturligvis også behov for, at myndighederne fører en effektiv kontrol med den tunge trafik, og at overtrædelse af reglerne medfører følelige sanktioner.

Området har da også gennem flere år haft regeringens bevågenhed. I 2005 blev bødeniveauet for overtrædelse af reglerne skærpet væsentligt, ligesom der blev indført mulighed for frakendelse af førerretten.

I dag frakendes førerretten betinget, hvis chaufføren overskrider grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 pct. Og hvis føreren under et kørselsforløb begår en tilsvarende overtrædelse, frakendes førerretten ubetinget.

Derudover koster det chaufføren 100 kr. i bøde for hver procent, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides. Chaufføren, der ifølge eget udsagn i tv-udsendelsen har kørt op mod 30 timer uden at afholde et lovpligtigt hvil, står med andre ord til en bøde på ca. 20.000 kr., fordi han har overtrådt reglerne om daglig køretid med ca. 200 procent. Desuden står han til minimum en betinget frakendelse 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. Bl.a. har transportvirksomhederne pligt til at tilrettelægge chaufførernes arbejde på en sådan måde, at reglerne kan overholdes.

I Danmark har vi indført et objektivt arbejdsgiveransvar, som betyder, at transportvirksomhederne straffes, hvis deres chauffører overtræder 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. 40.000 kr.

Ud over de nævnte sanktioner for overtrædelse af de materielle køre- og hviletidsregler blev også straffen for ukorrekt brug af køretøjernes kontrolapparater mærkbart skærpet i 2005.

Reglerne om kontrolapparatet følger af EU's kontrolapparatforordning. Det er afgørende, at disse regler overholdes, hvis myndighederne effektivt skal kunne føre kontrol med, om grænserne for køretid eller hviletid er overholdt. Det må med andre ord ikke kunne betale sig at overtræde reglerne om kontrolapparatet og derved fjerne politiets muligheder for at opdage eventuelle overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Derfor straffes en chauffør med en bøde på 3.000 kr., når der er sket overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet. Også i dette tilfælde straffes ejeren af køretøjet på objektivi grundlag med en bøde på det dobbelte – altså 6.000 kr. pr. gang.

Herudover er der indført en klippekortordning på området. Den gældende ordning, der trådte i kraft i maj 2009, indebærer, at en chauffør som udgangspunkt fratages førerretten betinget, hvis han 6 gange inden for 3 år bliver taget i ukorrekt brug af kontrolapparatet. Overtrædes reglerne 12 gange inden for 3 år, skal der som udgangspunkt ske ubetinget fratagelse.

Hvis chaufføren ligefrem har manipuleret med eller på anden måde har foretaget et uautoriseret indgreb i kontrolapparatet eller dets forbindelser – f.eks. ved anvendelse af magnetisk udstyr – er straffen mere markant. En chauffør, der kører velvidende, at der er foretaget et sådant indgreb, mister således kørekortet ubetinget allerede i første gangstilfælde.

Også snyd med de såkaldte førerkort kan medføre markante straffe. Chauffører, der anvender det digitale kontrolapparat, skal have et førerkort, som bruges til at identificere den chauffør, der har kørt lastbilen. En chauffør må kun have ét førerkort, og førerkortet må ikke bruges af andre. En chauffør, der bruger et førerkort udstedt til en anden person, vil efter omstændighederne kunne straffes for overtrædelse af straffelovens bestemmelser om personfalsk (§ 174), som kan medføre bøde eller fængsel indtil 6 måneder.

Efter min opfattelse har vi alt i alt et godt og fintmasket system, der sikrer, at sanktionerne på køre- og hviletidsområdet er konsekvente og følelige for både chaufførerne og transportvirksomhederne.

4. Man kan naturligvis altid diskutere, om sanktionsniveauet ligger det rigtige sted, og som der også henvises til i samrådsspørgsmål T, er der bl.a. flere chauffører, som mener, at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet straffes urimeligt hårdt, når der er tale om utilsigtede fejlbetjeninge.

Jeg er selvfølgelig lydhør over for de problemer med reglerne eller sanktionssystemet, som branchen oplever. Som Trafikudvalget allerede er bekendt med, modtog jeg i sommeren 2010 et oplæg, som DI Transport i samarbejde med flere aktører i branchen havde udarbejdet, med forslag til ændringer i sanktionssystemet vedrørende overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Jeg har selv haft lejlighed til at drøfte oplægget på et møde med aktørerne bag i sensommeren 2010. I den forbindelse aftalte vi i første omgang at lade dialogen fortsætte på ekspertniveau, og der har således siden været afholdt flere møder om oplægget mellem repræsentanter fra branchen og Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.

Den konstruktive dialog er fortsat i gang, og uden at jeg skal foregribe, hvad det ender ud med, så kan jeg oplyse, at man bl.a. drøfter, om der kan være grundlag for at justere på frakendelsessystemet, som branchen på trods af den markante lempelse, der trådte i kraft i maj 2009, fortsat er bekymret for. Desuden arbejder man med at styrke egenkontrol i branchen. Det er nemlig sådan, at der er en række ruti-

ner, som branchen kan have gavn af at få indarbejdet, således at de undgår fejlindtastninger eller af sig selv sørger for at få disse rettet. I tilknytning hertil drøfter man samtidig, om der er behov for en uddybning af retningslinjerne for tiltalepraksis, således at det sikres, at der i fornødent omfang tages højde for veldokumenterede forklaringer om, at der netop er tale om en fejlindtastning og ikke et forsøg på at vanskeliggøre politiets kontrol.

5. At det også fremover skal være muligt for politiet at føre en effektiv kontrol viser bl.a. den udsendelse, der er omtalt i samrådsspørgsmålene, jo desværre med al tydelighed.

Som det er udvalget bekendt, er kontrolindsatsen på køre- og hviletidsområdet i vidt omfang bundet op på EU-regler. Det gælder dels reglerne om kontrolapparatet, som jo netop er så afgørende for, at myndighederne effektivt kan føre kontrol med, om grænserne for køretid eller hviletid er overholdt, men det gælder også reglerne om gennemførelse af kontroller.

Det såkaldte standardkontroldirektiv indeholder således regler om, at der skal gennemføres hensigtsmæssige og regelmæssige kontroller både på vejene og hos transportvirksomhederne. Standardkontroldirektivet fastsætter også krav til omfanget af kontrollerne.

I Danmark er det politiet, der i dag står for både vejkontrollen og virksomhedskontrollen.

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.

I begyndelsen af 2009 blev standardkontroldirektivet ændret for at imødegå risikoen for manipulation med kontrolapparatet.

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

Rigspolitiet har oplyst, at politiet har godt kendskab til de forskellige former for snyd, og at dette indgår i politiets kontrolarbejde. Rigspolitiet udarbejdede i 2009 en handlingsplan for indsatsen mod manipulation. Handlingsplanen indebærer bl.a. uddannelse af særligt personale og gennemførelse af målrettede vejkontroller mod manipulation.

Rigspolitiet har samtidig oplyst, at der både i 2009 og 2010 blev gennemført 3 kontroller á 3 dage særligt målrettet manipulation, og at an-

tallet af planlagte målrettede kontroller mod manipulation er øget til 8 i 2011.

Jeg kan i øvrigt mere generelt om omfanget af kontrollen på køre- og hviletidsområdet oplyse, at EU-kravene til kontrolomfanget er steget voldsomt inden for de seneste år.

Hvad angår antallet af virksomhedskontroller, har Rigspolitiet desværre ikke kunnet følge med disse krav. Det er selvfølgelig meget beklageligt, og jeg ved, at Rigspolitiet arbejder aktivt på at styrke denne del af kontrolarbejdet. Så vidt jeg har forstået, er der da også i 2010 kontrolleret markant flere arbejdsdage i virksomhedskontrollen end i 2009, men det er desværre ikke nok til at bringe os på niveau med EU's krav, der også i 2010 er steget markant.

Med hensyn til vejkontollen er vi derimod rigtig godt med i forhold til EU-kravene. I 2010 gennemførte politiet knap 1.400 målrettede tungvognskontroller, hvorunder der blev kontrolleret ca. 13.000 lastbiler. Dette indebærer kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne for ca. 187.000 arbejdsdage, hvilket svarer til næsten dobbelt så meget vejkontrol, som der var påkrævet efter standardkontroldirektivet.

Rigspolitiet har oplyst, at kontrollen med tunge køretøjer, herunder med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, fortsat prioriteres af politiet.

Jeg er derfor fortrøstningsfuld på dette punkt, og det er min forventning, at de tiltag på området, som politiet allerede har taget, vil bidra-

ge til en effektiv kontrol, herunder mod magneter og andet ulovligt udstyr.

6. Når det så er sagt, så er jeg naturligvis fortsat villig til at se på, om der kan være grundlag for at gøre nogle ting anderledes på kontrolområdet.

Der har f.eks. været rejst spørgsmål om at flytte den administrative virksomhedskontrol væk fra politiet og over til Transportministeriets område. Jeg har drøftet spørgsmålet med transportministeren – senest på et møde midt i marts – og vi er begge positive over for tanken, hvis man på den måde kan opnå en mere hensigtsmæssig ressourceanvendelse. Jeg har derfor bedt Rigspolitiet om at udarbejde et oplæg, som kan danne grundlag for de videre drøftelser med Transportministeriet om overførelse af virksomhedskontrollen.

På det nævnte møde med transportministeren var der derimod enighed om, at vejkontrollen fortsat skal ligge hos politiet. Men også på dette punkt kan det være nyttigt at lytte til de bekymringer og frustrationer, der måtte være i branchen. Jeg vil derfor i den nærmeste fremtid indbyde repræsentanter fra transporterhvervets organisationer og politiet til et møde, hvor vi sammen kan drøfte, hvordan vi bedst sikrer en effektiv vejkontrol.

7. Afslutningsvis vil jeg endnu engang understrege, at selv om det er vigtigt med et effektivt kontrol- og sanktionssystem, så er det altså først og fremmest branchen selv, der er ansvarlig for, at reglerne overholdes. Jeg håber derfor også, at de eksempler på snyd, f.eks. med magnetisk udstyr, som har været omtalt i medierne i den seneste tid,

giver anledning til alvorlig selvransagelse i branchen, så man også dér kan gøre sit til at få luget ud i de brodne kar.

Tak.