

Til Retsudvalget.

Bemærkninger til lovforslag L 101 om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

På vegne af vore medlemmer i Kran-Blok Erfa, der repræsenterer de særtransport vognmænd i Danmark, som er medlem af DTL – Dansk Transport og Logistik, vil vi bede Retsudvalget om, at tage stilling til nedenstående problemstillinger i forbindelse med behandlingen lovforslaget.

Overtrædelse af særtransportbekendtgørelsen har ikke tidligere været omfattet af Rigsadvokatens bødekatalog, men på gentagne opfordringer fra bl.a. Kran-Blok Erfa er det nu kommet med. Området har tidligere været præget af store forskelligheder i de bøder der er givet for forseelser, samt meget forskellige fortolkninger af de strafferetslige forhold.

Fremadrettet ønsker Kran-Blok Erfa, at Retsudvalget sender nogle klare signaler til politiet, anklagemyndighederne og domstolene om fortolkningen af reglerne for særtransporter.

Uklarheden omkring fortolkningen af reglerne medfører, at ved tvivl om fortolkningen, så lader mange vognmænd konsekvent alle bødeforlæg gå til prøvelse i retten, hvilket belaster domstolene uhensigtsmæssigt.

1. Der er ikke grundlag for, at forhøje bøderne yderligere for overtrædelse af reglerne for særtransporter, idet der i udgangspunktet allerede er sket en forhøjelse af bøderne for overtrædelse af reglerne om særtransporter, ved det vedlagte bødekatalog, som er udarbejdet internt i Politiet.

Efter Kran-Blok Erfas opfattelse er der derfor ikke pt. grundlag for en yderligere skærpelse.

2. Der skal sondres mellem, at køre uden tilladelse og overtræde vilkårene i en tilladelse.

I dag sonderer politiet ikke mellem at køre uden transporttilladelse uden overhovedet at have søgt, og at overtræde vilkårene i en transporttilladelse.

Desværre har politiet den opfattelse at hvis en transport er lidt større, eller lidt tungere end det der er angivet i transporttilladelsen, så betragter de det som kørsel uden tilladelse overhovedet.

Kran-Blok Erfa har ikke kunnet få politiet til at indse eller erkende, at der er forskel på at køre helt uden tilladelse end at have tilladelse til en transport der er lidt større eller tungere end det i tilladelsen angivne.

Efter Kran-Blok Erfas opfattelse bør denne sondring og forskel i bødestørrelse fremgå udtrykkeligt bødekataloget.

3. Defekt afmærkning skal behandles og takseres på samme måde som andre fejl ved køretøjet.

Det foreslås bøde kr. 4.000,- til firma og 2.000,- til chauffør hvis der sker overtrædelse af forhold af særlig betydning for trafiksikkerheden. Dette kan vi godt se rimeligheden i, men igen er der en lille detalje i politiets måde at vurdere disse forhold på.

De noterer en defekt lampe, fx. en sprungen pære i et roterende gult blink, som en manglende afmærkning! Her er det Kran-Blok Erfas opfattelse, at der bør være samme holdning til en defekt afmærkning, som til andre fejl ved et køretøj. Altså bør bøden ansættes til det en lignende fejl ved køretøjets almindelige udstyr vil have udløst.

Desuden angives det, at der forekommer fuld akkumulation på bøder - Her er det nødvendigt at få præciseret, om det er kr. 4000,- / 2000,- for hver manglende skilt / lampe - Eller kun en gang 4.000,- / 2.000,- hvis der er en eller flere mangler ved afmærkning, fordi den korrekte afmærkning mangler.

Endelig bør det også angives, om det skal betragtes som manglende afmærkning, hvis politiet ikke mener at afmærkningen er trukket langt nok ud i forhold til godset, eller om det er en teknisk fejl.

4. Der bør ikke være objektive straffeansvar for arbejdsgiver i de tilfælde, hvor chaufføren kører for tæt på en forankørende.

Der er ikke objektive ansvar for vognmanden for chaufførens overtrædelser af hastighedsgrænserne, men det samme ikke er tilfældet, hvis chaufføren i en særtransport kører for tæt på en forankørende.

Efter Kran-Blok Erfas opfattelse er der ingen forskel på de to situationer. I lighed med hvad der gør sig gældende for hastighedsoverskridelser, så har vognmanden ingen interesse i eller mulighed for at kontrollere, om chaufføren i en særtransport kører for tæt på den forankørende.

5. Lempelse af det objektive straffeansvar.

Generelt kan Kran-Blok Erfa ikke se rimeligheden i at der automatisk udstedes en bøde til vognmanden ved langt de fleste overtrædelser. Det objektive straffeansvar bør lempes i de situationer, hvor vognmanden har gjort, hvad kan kunne for at forebygge overtrædelser, f.eks. skriftlig instruktion til chaufføren, har alt nødvendigt udstyr til rådighed, chaufføren har været på det særlige kursus for særtransportchauffører.

Hvis chaufføren i disse tilfælde, hvor vognmanden har gjort alt hvad der med rimelighed kan kræves for at forhindre overtrædelser, alligevel overtræder reglerne, så bør alene chaufføren straffes

Hvis Retsudvalget ønsker uddybelse af problemstillingerne, vil Kran-Blok Erfa gerne komme deltage i et møde.

På Kran-Blok ERFA's vegne

Hans Skat

Dansk Transport og Logistik

hhs@dtl.eu

Tlf +45 40 50 40 61