



JUSTITISMINISTERIET

Folketinget
Transportudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato:
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Christina Thode Hansen
Sagsnr.: 2012-0035-0133
Dok.: 591330

UDKAST TIL TALE

til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmål G
fra Folketingets Transportudvalg den 6. november 2012

Samrådsspørgsmål G:

”Hvad agter regeringen at gøre for at dæmme op for det i dagspressen afdækkede landevejspirateri i transportbranchen i form af bevidst og planlagt svindel med køre-/hviletidsreglerne ved anvendelse af magnetter og andre ulovlige tiltag, der sætter tachografen ud af spil og dermed indebærer total tilsidesættelse af trafiksikkerheden samt unfair konkurrence i branchen?”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

[Indledning]

1. Som transportministeren så rigtigt var inde på, hører reglerne om køre- og hviletid under mig, når det gælder spørgsmålet om sanktionerne for overtrædelse af reglerne og om politiets kontrolindsats på området.

Min forgænger i embedet havde under et samråd her i udvalget i april 2011 lejlighed til at give en udførlig orientering om netop sanktioner og kontrolindsats. Jeg vil tillade mig at henvise til min forgængers talepapir fra samrådet, der blev sendt over til udvalget den 18. april 2011.

2. Jeg tror dog, at det kan være nyttigt i dag kort at ridse op, hvad der gælder på området:

I 2005 blev bødeniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne 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 nyt 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.

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 interes-

se. 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.

3. 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.

Derfor straffes en chauffør efter de gældende regler 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 objektivet 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 førstegangstilfælde.

4. I tilknytning hertil vil jeg nævne, at Justitsministeriet for kort tid siden har sendt et lovforslag i høring, som bl.a. har til formål at justere på bødesanktionerne, når det gælder overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet. Der er tale om en opfølgning på en dom fra EU-Domstolen fra februar måned.

Jeg tror, at det vil føre for vidt, hvis jeg i dag går i detaljer med dette forslag, og jeg vil derfor tillade mig at henvise til lovudkastet, som er sendt til Retsudvalget, og så i øvrigt vente med diskussionen af forslaget og sanktionerne, til lovforslaget fremsættes.

5. Jeg vil i øvrigt ikke trætte udvalget med at gentage min forgængers gennemgang af køre- og hviletidsområdet, men derimod i dag koncentrere mig om den udvikling, der har været på området, siden DR 1 bragte udsendelsen ”Bag Facaden” i januar måned sidste år.

Det var den udsendelse, der gav anledning til samrådet i april 2011.

Og efterfølgende har DR 1 den 5. november i år bragt en opfølgning på ”Bag facaden”.

Så derfor er der jo en god anledning i dag til at gøre status over indsatsen på området.

6. Her indledningsvis vil jeg gerne starte med at understrege, at det er afgørende for færdselssikkerheden, at køre- og hviletidsreglerne overholdes.

Det kan ikke siges tydeligt nok.

Som det fremgår af udsendelsen fra januar sidste år og den opfølgende udsendelse fra november i år, kan chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne forårsage en væsentlig nedsættelse af køreevnen, og lastbilulykker vil i sagens natur kunne have meget alvorlige konsekvenser.

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

Uanset hvor meget kontrol politiet fører på området, så er det i sidste ende op til vognmændene og chaufførerne at optræde ansvarligt og sikkert i trafikken, så vi undgår tragiske ulykker som den på den sønderjyske motorvej i april 2010, der blev omtalt i ”Bag facaden” i januar 2011.

[Politiets kontrol]

7. Ud over større ansvarlighed i branchen er der naturligvis også behov for, at myndighederne fører en effektiv kontrol med den tunge trafik.

Kontrolindsatsen på køre- og hviletidsområdet er i vidt omfang bundet op på EU-regler.

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

Kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne foretages af politiet dels som vejsidekontrol, dels som kontrol hos virksomhederne.

Vejsidekontrollen foretages dels som stikprøvekontroller, dels som målrettede kontroller. Kontrollerne gennemføres både af Rigspolitiets tungvognssektion og af de enkelte politikredses færdselsafdelinger.

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

8. Udvalget fik den 24. september 2012 oversendt en kopi af Rigspolitiets notat vedrørende status med hensyn til opfyldelse af standardkontroldirektivets målkrav og iværksatte initiativer.

Det fremgår bl.a. heraf, at der i 2011 er sket en mindre stigning i det samlede antal kontrollerede arbejdsdage, og at antallet af kontrollerede arbejdsdage i virksomhedskontrollen også er steget. Det fremgår desuden, at Rigspolitiet har foretaget en tilfredsstillende driftsprøve af det nye it-system på området, som forventes at kunne anvendes fuldt ud i den daglige drift i virksomhedskontrollen fra årsskiftet 2012/2013.

Endelig har Rigspolitiet oplyst, at kontrolindsatsen på tungvognsområdet, herunder i forhold til køre- og hviletidslovgivningen, fortsat er et højt prioriteret indsatsområde.

[Omlægning af kontrollen]

9. I relation til politiets kontrolindsats vil jeg gerne henvise til min besvarelse af 13. november 2012 af Retsudvalgets spørgsmål nr. 131.

Som det fremgår af denne besvarelse, har Rigspolitiet i 2012 gennemført en række såkaldte politianalyser, som skal optimere organiseringen af de politimæssige kerneopgaver med henblik på at forbedre og effektivisere politiets indsats, herunder på færdselsområdet.

I forlængelse heraf har Rigspolitiet bl.a. besluttet, at de specialiserede kontrolopgaver på tungvognsområdet fremover skal samles i tre opgavefællesskaber beliggende i henholdsvis Nordjyllands Politikreds (Tungvognscenter Nord), Sydøstjyllands Politikreds (Tungvognscenter Syd) og Midt- og Vestsjællands Politikreds (Tungvognscenter Øst).

For så vidt angår kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne vil opgavefællesskaberne skulle varetage alle operative opgaver i forbindelse med vej- og virksomhedskontrollen, som i dag udføres af Rigspolitiet og politikredsene. Tungvognscenter Øst overtager også den indledende administrative virksomhedskontrol, mens den efterfølgende strafferetlige behandling af sagerne integreres helt eller delvist i centrene.

10. Det er hensigten, at tungvognscentre skal etableres medio 2013, så vejsidekontrollen kan overføres umiddelbart herefter. Den forvalt-

ningsmæssige del af virksomhedskontrollen udlægges til Tungvognscenter Øst inden udgangen af 2013, og det er målet, at de ressourcer, der frigøres som følge af sammenlægningerne, også kan bidrage til at forbedre og styrke kontrolniveauet.

Det er politiets forventning, at indførelsen af opgavefællesskaber på tungvognsområdet vil styrke både det faglige niveau og effektiviteten i kontrollen og retsforfølgningen.

Jeg finder det meget positivt, at vej- og virksomhedskontrollen fremover vil kunne gennemføres i et sammenhængende forløb hos samme specialiserede myndigheder, frem for som i dag at skulle overdrages mellem flere myndigheder.

[Manipulation af kontrolapparater]

11. I DR's udsendelse peges der på, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne ofte finder sted i form af manipulation med kontrolapparatet. Og det er også det, der kommer til udtryk i samrådsspørgsmålet.

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.

12. Jeg ved, at politiet har et godt kendskab til de forskellige former for snyd, og at dette indgår i politiets kontrolarbejde.

I 2009 udarbejdede Rigspolitiet desuden en handlingsplan for indsatsen mod manipulation. Handlingsplanen indebærer bl.a., at der er fokus på uddannelse af særligt personale og gennemførelse af målrettede vejsidekontroller mod manipulation.

13. Teknologien i de digitale kontrolapparater udvikles i øvrigt løbende, og i den forbindelse indgår sikring mod manipulation også som en væsentlig faktor. Senest har EU-kommissionen ændret de tekniske krav til digitale kontrolapparater med henblik på at sikre mulighed for at opda-ge manipulation af køredata.

[Konkrete resultater af politiindsatsen]

14. Om politiets kontrolindsats på manipulationsområdet kan jeg desuden oplyse, at der i 2011 blev afviklet 7 målrettede kontroller fordelt på 22 kontrol dage. I 2012 er der til dato afholdt 6 målrettede kontroller fordelt på 23 kontrol dage, ligesom der er planlagt yderligere en målrettet kontrol i år.

Derudover indgår kontrol af eventuel manipulation som en del af den almindelige vejsidekontrol af tunge køretøjer.

15. I DR's udsendelse fremhæves det, at der i perioden fra 2008 til og med første halvår af 2012 er sket en markant stigning i antallet af grove køre- og hviletidsovertrædelser. I den forbindelse henvises der til et talmateriale fra Rigspolitiet, hvoraf det fremgår, at der er registreret henholdsvis 6 grove overtrædelser i 2008 og 458 grove overtrædelser i 2011.

De overtrædelser, der i udsendelsen betegnes som "grove overtrædelser", er sigtelser mod chauffører for overtrædelser af reglerne om køretid eller hviletid på mere end 30 %.

På dette punkt vil jeg for god ordens skyld gøre udvalget opmærksom på, at Rigspolitiet til brug for dette samråd har oplyst, at man forud for udsendelsen imødekom en anmodning fra DR Dokumentar om statistik på antallet af sigtelser for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne samt manipulation af køretøjer.

Talmaterialet var imidlertid behæftet med fejl, idet det samlede antal sigtelser mod førere for grove overtrædelser af såvel den tidligere som

den gældende køre- og hviletidsforordning rettelig udgør 252 – og ikke 6 – grove overtrædelser i 2008.

Der er således tale om en knap så markant stigning i antallet af grove overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som det anføres i udsendelsen.

16. Men der er stadig tale om en stigning, og det kan jo skyldes, at der sker flere lovovertrædelser.

Det kan imidlertid også afspejle, at politiet i de senere år har haft fokus på området og målrettet indsatsen med mærkbare resultater til følge.

Jeg er i den forbindelse tilfreds med, at politiet også fremover vil have fokus rettet mod overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Og jeg ser frem til den styrkelse af området, som den nævnte omlægning inden for politiet vil give mulighed for.

[Afslutning]

17. Afslutningsvis vil jeg gerne understrege, at – som jeg også har tilkendegivet i forbindelse med oversendelsen af Rigspolitiets notat vedrørende status med hensyn til opfyldelse af standardkontroldirektivets målkrav og iværksatte initiativer – så lægger jeg stor vægt på, at der tages de fornødne initiativer i politiet med henblik på at opnå en tilfredsstillende kontrolsituation.

Jeg har noteret mig, at Rigspolitiet har taget initiativ til at styrke indsatsen og til at opfylde målkravene i standardkontroldirektivet, ligesom Rigspolitiet løbende overvejer, hvordan måltallet kan øges yderligere inden for de nuværende rammer.

Tak for ordet.