



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 30. november 2012
Kontor: Formueretskontoret
Sagsbeh: Christina Hjeresen
Sagsnr.: 2012-0037-0022
Dok.: 611682

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 3 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om fragtaftaler ved international vejtransport. (Indførelse af gebyr i forbindelse med chaufføruddannelsen inden for vejtransport af farligt gods og indførelse af mulighed for anvendelse af elektroniske fragtbreve m.v.) (L 48) som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 19. november 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Morten Bødskov

/

Rikke-Louise Ørum Petersen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 3 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om fragtaftaler ved international vejtransport. (Indførelse af gebyr i forbindelse med chaufføruddannelsen inden for vejtransport af farligt gods og indførelse af mulighed for anvendelse af elektroniske fragtbrev m.v.) (L 48) fra Folketingets Retsudvalg:

”Vil ministeren foretage en gennemgang af lovforslagets bemærkninger med udgangspunkt i fragtbrevets centrale betydning for kontrol med om en landevejstransport er lovlig, og med særligt vægt på følgende punkter:

- Det elektroniske fragtbrevs faktiske udformning i praksis, herunder det tilsyneladende paradoks, som fremgår af lovforslagets alm. bemærkninger 3.3.1. (3. og 4. afsnit), hvor fragtbrevet ikke skal oprettes fysisk – og så alligevel. Ligesom forklaring ønskes på det forhold, at ”manglende overholdelse af formskriften” ikke medfører fragtaftalens ugyldighed.

- Vil NemID være en valid elektronisk signatur, når nu NemID baserer sig på den OCES-standard, som ikke er omfattet af lov om elektroniske signaturer? Vil NemID således blive anerkendt som gyldig elektronisk signatur i andre europæiske lande?

- Der ønskes en oversigt over europæiske standarder og ”NemID’er”, som vil skulle anerkendes som valide elektroniske signaturer, og dermed være kendte for politiet i forbindelse med vejsidekontrol af tunge køretøjer.

- Hvordan sikres det i praksis, at alle oplysninger (herunder ændringer) er tilgængelige og uantastede, og hvordan kontrolleres dette ved en vejsidekontrol af tunge køretøjer?

- Er procedurerne omtalt i bemærkningernes 3.3.3. (4. afsnit) udelukkende en sag mellem afsender, modtager og transportør af en godstransport på landevej?

I den forbindelse ønskes oplyst, om der ved en vejsidekontrol af tunge køretøjer først skal tjekkes procedurer for, hvorm enigheden om procedurerne for, at oplysningerne i fragtbrevet ”forbliver fuldstændige og uændrede bortset fra eventuelle tilføjelser eller ændringer ...” består, inden der kan indledes kontrol med, om selve transporten er i overensstemmelse med fragtbrevet.

- Hvordan vil en vejsidekontrol af tunge køretøjer finde sted i praksis, når der henses til kontrol af elektronisk fragtbrev? Hvilke instrumenter/værktøjer vil politiet skulle være i besiddelse af? Vil det kræve en specialiseret uddannelse eller IT-kendskab på højere niveau end brugerniveau hos det operative personel (som det vist hedder på politidansk).”

Svar:

1. Det skal indledningsvist bemærkes, at et fragtbrev udarbejdet med henblik på at opfylde kravene i CMR-loven ikke er udarbejdet til brug for of-

fentlige myndigheders kontrol, f.eks. politiets kontrol af overholdelse af køre-hviletidsreglerne og regler for cabotagekørsel. Oplysningerne indeholdt i et fragtbrev vil dog efter omstændighederne kunne have betydning i forbindelse med sådanne kontroller, jf. pkt. 4 nedenfor.

CMR-loven tager derimod sigte på, at regulere en række elementer i retsforholdet mellem parterne i en fragtaftale, herunder bl.a. spørgsmålet om rettighederne til godset, fragtførerens ansvar og regler om løsning af uoverensstemmelser. Loven finder anvendelse på aftaler om vejtransport af gods med køretøj mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene har tiltrådt den i Genève den 19. maj 1956 undertegnede konvention om fragtaftaler ved international godsbefordring af landevej.

Der er endvidere anledning til at fremhæve, at der i CMR-loven sondres mellem fragtaftaler og fragtbreve, jf. herved bl.a. lovens § 5, stk. 1, hvorefter fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev, og § 5, stk. 2, hvorefter en fragtaftale er gyldig og underkastet loven, selv om fragtbrev ikke er oprettet, ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet. Af samme grund er det – som anført i pkt. 3.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget – ikke et krav, at der oprettes et fysisk fragtbrev.

I tilfælde hvor der faktisk oprettes et fragtbrev på baggrund af fragtaftalen, indtræder visse af de i CMR-loven fastsatte retsvirkninger dog alene, såfremt fragtbrevet er underskrevet af afsenderen og fragtføreren, f.eks. bevisvirkning i henhold til lovens § 11, jf. herved pkt. 3.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

2. Med den foreslåede § 8 a i CMR-loven (lovforslagets § 2, nr. 4) fastsættes en række supplerende krav – ud over kravene i lovens §§ 7 og 8 – til indholdet af fragtbreve, der er oprettet elektronisk. Det drejer sig om krav om oplysning om en række procedurer, herunder bl.a. proceduren for udstedelse og levering af fragtbrevet, procedurer med henblik på at sikre, at de i fragtbrevet indeholdte oplysninger forbliver uændrede, og procedurer for tilføjelse af oplysninger og ændringer i fragtbrevet, der sikrer, at det er muligt at identificere alle eventuelle tilføjelser i eller ændringer af det elektroniske fragtbrev, og at de oplysninger, der oprindeligt var indeholdt deri, bevares. Bestemmelsen sigter mod at implementere tillægsprotokolens artikel 4 og 5.

Det bemærkes i den forbindelse, at det af artikel 5, stk. 1, fremgår, at procedurerne fastsættes i enighed mellem de parter, der har en interesse i aftalens opfyldelse, jf. herved pkt. 3.3.3 i de almindelige bemærkninger til lov-

forslaget. Fastsættelse af de påkrævede procedurer er således et anliggende mellem fragtaftalens parter, dvs. afsenderen, fragtføreren og modtageren.

3. I forhold til den digitale signatur, der skal anvendes ved oprettelse af et elektronisk fragtbrev, bemærkes det, at et elektronisk fragtbrev efter artikel 3, stk. 1, i tillægsprotokollen skal autentificeres ved hjælp af en pålidelig elektronisk signatur, idet bestemmelsen fastsætter en række nærmere betingelser for, at en elektronisk signatur kan anses som pålidelig.

Efter forslaget til § 6, stk. 5, i CMR-loven (lovforslagets § 2, nr. 2) skal den elektroniske signatur, der skal anvendes ved signering af elektroniske fragtbreve, enten være baseret på den gældende OCES-standard eller opfylde kravene i lov om elektroniske signaturer.

Som det fremgår af pkt. 3.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, opfylder såvel en kvalificeret digital signatur i henhold til § 13, jf. § 3, stk. 2, i lov om elektroniske signaturer, som den gældende OCES-standard (Offentlige Certifikater til Elektroniske Services), som fastsat af ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, kravene i tillægsprotokollens artikel 3, stk. 1.

Elektroniske fragtbreve vedrørende fragtaftaler omfattet af CMR-loven – dvs. navnlig relevante befordringer til eller fra Danmark – vil således fremover skulle leve op til CMR-lovens krav, herunder til kravene i den foreslåede § 6, stk. 5, hvorefter elektroniske fragtbreve skal signeres med en elektronisk signatur, der enten er baseret på den gældende OCES-standard eller opfylder kravene i lov om elektroniske signaturer.

Som anført i pkt. 3.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget trådte tillægsprotokollen – som 11 lande indtil videre har undertegnet – i kraft den 5. juni 2011. Af de 11 lande, der har undertegnet protokollen, har 7 lande (Spanien, Schweiz, Nederlandene, Letland, Litauen, Tjekkiet og Bulgarien) ratificeret protokollen.

Justitsministeriet er ikke i besiddelse af oplysninger om, hvorvidt, og i givet fald hvorledes, protokollens krav til pålidelige elektroniske signaturer nærmere er implementeret i disse lande.

4. I forhold til betydningen af muligheden for at anvende elektroniske fragtbreve i forbindelse med kontrol af landevejstransporter, herunder vejsidekontroller, har Rigspolitiet oplyst følgende:

”Rigspolitiet kan til brug for besvarelsen af spørgsmålet generelt oplyse, at der i forbindelse med politiets vejkontrol med tunge køretøjer sker kontrol af, om bestemmelserne for den konkrete transport er

overholdt, herunder at der er medbragt den fornødne dokumentation, som er påkrævet for den pågældende kørsel.

Politiets kontrol af, hvorvidt dokumentationen for kørslen er fyldestgørende, vurderes på baggrund af de krav, der er fastsat i lovgivningen på det pågældende område.

Således kontrollerer politiet eksempelvis ved cabotagekørsel, at dokumenter, der skal tjene som bevis, er i overensstemmelse med de betingelser, der fremgår af Rådets forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. I de tilfælde, hvor et CMR-fragtbrev forevises som dokumentation ved en cabotagekørsel, vil vurderingen af, hvorvidt CMR-fragtbrevet er fyldestgørende som bevis, blive vurderet ud fra reglerne i forordningen – og vil ikke afhænge af, om dokumentet foreligger i elektronisk eller fysisk form.

Kontrollen af om dokumenter – der kan være elektroniske – er fyldestgørende som bevis, foretages således ud fra lovgivningen på det pågældende område, og politiet foretager ikke i den forbindelse kontrol af, hvorvidt reglerne i CMR-loven tillige er overholdt, herunder hvorvidt et eventuelt CMR-fragtbrev er udfyldt i henhold til lovens bestemmelser.

Det vil i praksis være chaufføren, der foreviser et eventuelt elektronisk fragtbrev på et af ham medbragt medie. Hvis der opstår tvivl om dokumentets validitet, kan det give anledning til yderligere efterforskning af sagen.

Rigspolitiet skal afslutningsvis bemærke, at politiets erfaring med elektroniske fragtbreve på nuværende tidspunkt er relativt begrænset. Det er dog Rigspolitiets vurdering, at det ikke i praksis vil få væsentlig betydning for kontrollen, om fragtbrevet medbringes i elektronisk form eller i papir.”