



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. december 2019
J. nr. 2019-6936

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. november 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er omtrykt den 19. november 2019.

Spørgsmål nr. 88:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 9/11-19 fra Bo Martinussen, Vordingborg, vedrørende nye regler om bødestrafte til chauffører, som træder i kraft i 2020, jf. TRU alm. del - bilag 64?

Svar:

Forhøjelsen af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler ved tunge køretøjer fremgår af en ændring af færdselsloven, der blev vedtaget af et enigt Folketing i foråret 2019 (lov nr. 556 af 7. maj 2019). Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

Med de nye retningslinjer forhøjes bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler fra 1.000-3.000 kr. til 5.000 kr. til chaufføren og 10.000 kr. til ejeren (vognmandsvirksomheden) i førstegangstilfælde.

Jeg vil i den forbindelse slå fast, at de nye regler ikke indfører nye typer af fejl og mangler. Lovændringen indeholder alene nye retningslinjer for en forhøjelse af bødeniveauet for visse typer af fejl og mangler, der også i medfør af de gældende regler vil udgøre fejl og mangler ved køretøjet (det vil sige alvorlig sikkerhedskritiske fejl og mangler). Chaufføren vil derfor ikke kunne straffes for andet og mere, end han allerede kan i dag.

Der indføres heller ikke nye ansvarsregler med lovændringen. Færdselsloven opererer ikke med objektive strafansvar for fejl og mangler ved køretøjer. Det betyder, at det ikke er nok, at køretøjet er behæftet med en fejl eller mangel, for at chaufføren kan straffes.

Chaufføren skal også have udvist uagtsomhed for at kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet. Det gælder efter de nye regler også ved alvorlig sikkerhedskritiske fejl og mangler. Chaufføren kan derfor kun straffes for fejl og mangler – herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler – hvis chauffør-



ren vidste eller på grund af konkrete omstændigheder burde vide, at køretøjet var behæftet med sådanne fejl og mangler.

Chaufføren har i den forbindelse ikke pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Chaufføren kan derfor heller ikke efter de nye regler straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler (f.eks. såkaldte sovende bremses). Kun hvis chaufføren vidste eller burde vide, at fejlene var til stede, kan chaufføren straffes med bøde, herunder de nye forhøjede bøder for de alvorlig sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Jeg kan endvidere oplyse, at vurderingen af, om der foreligger en alvorlig sikkerhedskritisk fejl eller mangel, sker i forhold til køretøjets samlede præstationsevne i relation til de enkelte mangelskategorier.

F.eks. vil der i relation til bremsefejl skulle ses på køretøjets samlede bremsevirkning eller bremsepræstation. Hvis der er fejl på en bremsekomponent, vil dette selv sagt være en fejl, der udgør en almindelig fejl ved køretøjet. Kun i det tilfælde, at fejlen på bremsekomponenten påvirker køretøjets samlede bremsevne i ikke ubetydelig grad, vil der være tale om en alvorlig sikkerhedskritisk fejl. Hvis chaufføren vidste eller burde vide, at fejlen var til stede, kan chaufføren straffes med den forhøjede bøde på 5.000 kr. Da fejlens karakter vurderes i forhold til køretøjets samlede bremsevne, vil der ikke skulle udstedes en bøde pr. aksel, som den fejlbehæftede bremsekomponent påvirker.

Eksemplet, der nævnes i henvendelsen af 9. november 2019, med en defekt ALB-ventil (Automatisk Last Begrænser-ventil, der sørger for at fordele trykket på køretøjets bremses i forhold til køretøjets belæsning), vil således udløse en bøde på 5.000 kr. til chaufføren, hvis køretøjets bremsevne er påvirket i ikke ubetydelig grad, og hvis chaufføren vidste eller burde vide, at fejlen var til stede. Der vil ikke skulle udstedes en bøde pr. aksel og dermed ikke en bøde på 25.000 kr., som anført i henvendelsen.

Jeg kan konstatere, at der har hersket en del forvirring omkring de kommende regler.

Færdselsstyrelsen har derfor den 11. november 2019 afholdt et større dialogmøde med branchen, hvor bl.a. 3F, ITD, DTL, Dansk Persontransport og Dansk Erhverv deltog. På mødet vejledte Færdselsstyrelsen om de kommende reglers indhold.

Færdselsstyrelsen er herudover i færd med at udarbejde et katalog over de mest typiske alvorlig sikkerhedskritiske fejl og mangler. Kataloget vil, udover en beskrivelse af de forskellige mangelstyper, også komme til at indeholde vejledning



i ansvarsreglerne, hvad chaufføren selv kan gøre for at undersøge køretøjet, samt hvorledes myndighederne kontrollerer køretøjerne for de forskellige fejl og mangler.

Side 3/3

Kataloget udarbejdes i samarbejde med branchen selv, og det bliver offentliggjort op til lovens ikrafttræden den 1. januar 2020.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht