



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 22. januar 2020
J. nr. 2019-7813

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. december stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 77 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven (forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren redegøre for reglerne om speditørers forpligtelse til sikre overholdelse af køre-hvile-tidsreglerne? Vil ministeren endvidere redegøre for, hvordan reglerne fortolkes i Danmark, hvordan reglerne kontrolleres fra myndighedernes side og hvad erfaringerne er for politiet og anklagemyndigheden med at løfte bevisbyrden og retsforfølge speditørerne for overtrædelse af reglerne? Ministeren bedes endvidere oplyse, hvor ofte en speditør er blevet straffet med bøde eller fængsel – inkl. bødernes størrelse og fængselsstraffens længde – set i forhold til, hvor mange sager der har været, og om det ministerens opfattelse, at politi og anklagemyndighed ofte forsøger at gøre et medvirkeansvar gældende for speditører i sager om overtrædelse køre-hvile-tidsreglerne.

Svar:

Køre- og hviletidsforordningens artikel 10, stk. 4, fastsætter en forpligtelse for speditører til at sikre sig, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid. Er speditørens tidsplan for transporten ikke i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid, kan speditøren straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder efter færdselsloven og køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Køre- og hviletidsreglerne indeholder således regler, der kan stille speditøren selvstændigt strafferetsligt til ansvar for tilrettelæggelse af transporttidsplaner.

Speditører kan også på andet grundlag straffes for medvirken til overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid efter straffelovens almindelige regler om medvirkeansvar. Speditører vil således efter omstændighederne kunne ifalde strafansvar for transportvirksomhedens og/eller chaufførens overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.



Jeg har til brug for besvarelsen af spørgsmålene om fortolkning, håndhævelse samt tiltalerejsning indhentet bidrag fra Justitsministeriet. Justitsministeriet oplyser følgende:

Justitsministeriet har til brug for bidraget indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet kan indledningsvis oplyse, at speditører som udgangspunkt ikke har et selvstændigt ansvar eller en selvstændig forpligtelse til at sikre, at chaufførerne overholder køre- og hviletidsbestemmelserne som led i gennemførelse af transporter. Det skyldes, at speditørerne ikke er arbejdsgivere for de enkelte chauffører og derfor ikke på samme måde som vognmænd har et ansvar for at planlægge chaufførens transportaktiviteter.

Speditørerne kan dog ifalde straf for medvirken til overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne efter straffelovens almindelige regler om medvirkensansvar. Herudover er der i § 11, nr. 6, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen hjemmel til at straffe speditører, hvis speditøren ikke sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid. Den almindelige vejsidekontrol vil dog almindeligvis ikke kunne afklare dette.

Det bemærkes i den forbindelse, at politiets kontrol af overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, herunder afholdelse af ugehvil i køretøjet, gennemføres som led i politiets vejsidekontrol, der varetages af de specialiserede tungvognscentre. Kontrollen af køre- og hviletid foretages med udgangspunkt i de oplysninger om chaufførens aktiviteter, der er registreret i køretøjets takograf.

Såfremt der som led i vejsidekontrollen opstår mistanke om, at speditøren har medvirket til overtrædelser, vil politiet vurdere, om der er grundlag for at indlede en efterforskning mod speditøren, der har koordineret transporten. Det vil dog forudsætte opfølgende efterforskningsskridt på speditørens forretningssted at afdække, om speditøren som led i sin koordinerende rolle aktivt har medvirket til overtrædelser i forbindelse med transporten.

Rigspolitiet kan afslutningsvis oplyse, at politiets efterforskningsbaserede indsats vedrørende cabotagekørsel har afdækket flere tilfælde af medvirken for danske speditører til ulovlig cabotagekørsel. Rigspolitiet har derimod ikke kendskab til sager, hvor politiet har forsøgt at gøre et medvirkensansvar gældende for speditører i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Justitsministeriet har desuden til brug for bidraget indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende:

”Rigsadvokaten har indledningsvist til brug for besvarelsen af spørgsmålet undersøgt muligheden for ved elektronisk udtræk fra politiets sagsstyringssystem (POLSAS) at tilvejebringe oplysninger om antallet af sager mod speditører for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.



POLSAS er et journaliserings- og sagsstyringssystem, der er opbygget således, at der journaliseres på en gerningskode, der knytter sig til en lovovertrædelse. I forbindelse med sagens afslutning registreres endvidere en afgørelsestype, som angiver straffesagens resultat. POLSAS vil således kunne bruges som et redskab til at oplyse blandt andet, hvor mange anmeldelser eller afgørelser der vedrører en given lovovertrædelse. Det vil derimod ikke uden videre være muligt at trække data af mere detaljeret karakter.


POLSAS indeholder ikke en eller flere gerningskoder, der alene omhandler speditørers overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid. Det er derfor ikke muligt ved elektronisk udtræk at tilvejebringe nærmere oplysninger om antallet af straffesager vedrørende speditørers overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Rigsadvokaten har i stedet anmodet de tre tungvogncentre, Tungvogncenter Nord, Syd og Øst, der behandler alle politiets sager om overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, om at oplyse, hvorvidt man ved embederne har erindring om sager, hvor speditører er sigtet eller dømt for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, eller hvor man har overvejet om en sag skulle rejses mod en speditør i anledning af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. De tre tungvogncentre har i den forbindelse oplyst, at de ikke umiddelbart har kendskab til sager, hvor speditører er sigtet eller dømt for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, eller hvor man har overvejet om en sag skulle rejses mod en speditør i anledning af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Endelig har Rigsadvokaten foretaget en elektronisk søgning i Ugeskrift for Retsvæsen, Tidsskrift for Kriminalret og i Anklagemyndighedens Vidensbase (www.anklagemyndigheden.dk). Der er ved disse søgninger ikke fundet afgørelser, hvor en speditør er dømt for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.”

Som det fremgår af besvarelsen eksisterer der i dag regler, der kan benyttes til at drage speditører selvstændigt til ansvar, hvis ikke transporttidsplaner er i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid. Herudover kan speditører straffes for medvirken til overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid efter staffelovens almindelige regler om medvirkensansvar.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht