



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2005-156-0025
Dok.: DSS40070

Besvarelse af spørgsmål nr. 2 af 17. maj 2005 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsettelse af gebyret for børnepas mv.) (L 153).

Spørgsmål:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. maj 2005 fra DTL, jf. L 153, bilag 4.”

Svar:

Det fremgår af henvendelsen fra DTL, at organisationen tilslutter sig forslaget om indførelsen af et gradueret bødesanktionssystem for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, men finder, at der er overtrædelser, som ikke har indflydelse på færdselssikkerheden, og at sanktionen derfor bør afspejle dette. DTL nævner i den forbindelse overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der er begrundet i udefrakommende faktorer som trafikforholdvej - og vejrforhold mv.

Justitsministeriet skal i den forbindelse henvise til artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen), hvorefter føreren, hvis det er foreneligt med færdselssikkerheden, for at nå frem til en egnet holdeplads kan fravige forordningen i det omfang, det er nødvendigt for at garantere personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal i disse tilfælde på diagramarket notere arten af og grunden til, at fravigelse er sket. Er førerens overskridelse af f.eks. den længste tilladte køretid eller køretid uden pauser begrundet i f.eks. trafikale forhold, som føreren ikke har kunnet forudse, vil føreren i disse tilfælde kunne anføre dette på diagramarket, og overskridelsen vil således ikke blive betragtet som en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

DTL anfører endvidere, at Justitsministeriet ikke har peget på muligheden for at indgå et forpligtende samarbejde om uddannelse som en mere langsigtet løsning på problemet.

Det er ikke umiddelbart Justitsministeriets opfattelse, at baggrunden for de adskillige overtrædelser, som er konstateret ved politiets kontroller, er manglende kendskab til reglerne på køre- og hviletidsområdet, og ministeriet stiller sig derfor umiddelbart tvivlende over for, om yderligere uddannelsesmæssige tiltag vil kunne bidrage væsentligt til at afhjælpe problemet. Det bemærkes i den forbindelse, at reglerne om køre- og hviletid har været gældende i en længere årrække.

For så vidt angår sager om overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet foreslår DTL, at der i stedet for det gældende objektive arbejdsgiveransvar bør indføres omvendt bevisbyrde for vognmanden.

I lovforslaget lægges der op til at opretholde det objektive arbejdsgiveransvar for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Justitsministeriet finder ikke, at der er grundlag for at lempe ansvarsgrundlaget for vognmanden i forbindelse med den foreslåede skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatet.

DTL anfører endelig, at de foreslåede skærpede sanktioner efter organisationens opfattelse ikke står i et rimeligt forhold til visse overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Dette illustreres med tre konkrete eksempler.

Ad eksempel 1

DTL finder, at sanktionerne for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet bør gradueres.

Som eksempel nævnes et tilfælde, hvor en chauffør har undladt at angive oplysninger om slutdestinationen på det diagramark, der anvendes i det analoge kontrolapparat, hvilket efter de foreslåede skærpede sanktioner medfører en bøde på 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til vognmanden mod henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. i dag. Endvidere vil overtrædelsen af reglerne om kontrolapparatet indebære, at førerretten fratages betinget, hvis chaufføren inden for en periode på tre år begår yderligere to overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

DTL rejser i den forbindelse spørgsmål om, hvorvidt den manglende oplysning om slutdestination på diagramarket er af så afgørende betydning, at det bør medføre sanktioner af den anførte karakter og henviser endvidere til, at det ikke vil være teknisk muligt at angive oplysning om slutdestination ved brug af det nye digitale kontrolapparat.

Justitsministeriet skal i den anledning bemærke, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet ikke i sig selv indebærer en færdselssikkerhedsmæssig risiko, men derimod er af helt afgørende betydning for, om politiet kan kontrollere overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid.

Spørgsmålet om en graduering af sanktionerne ved overtrædelser af kontrolapparatforordningen har været genstand for indgående overvejelser i forbindelse med udarbejdelse af Rigsadvokatens redegørelse vedrørende sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der er optaget som bilag 2 til lovforslaget.

Som det fremgår af pkt. 3.2.3.1. i bemærkningerne til lovforslaget, har Rigsadvokaten vurderet, at det ikke på forhånd er muligt at sondre mellem forskellige typer af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, idet alle typer af overtrædelser principielt kan være medvirkende til at hindre politiets kontrol af reglerne om køre- og hviletid. Dette gælder, uanset om den manglende oplysning i det konkrete tilfælde skyldes en forglemmelse eller bevidst er undladt for at hindre kontrollen med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid.

Forslaget om skærpede bødesanktioner for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet er derfor udformet således, at alle overtrædelser straffes ens. Dette svarer til den hidtil gældende praksis.

Det bemærkes i den forbindelse, at diagramarkene er fortrykt med angivelse af, hvilke oplysninger føreren skal påføre forud for og efter kørslen. Der henvises herved til lovforslaget underbilag 2.4., som indeholder eksempler på sådanne diagramark.

For så vidt angår angivelse af oplysninger om slutdestination har Justitsministeriet forelagt spørgsmålet for Rigspolitichefen, der har oplyst følgende:

”Af artikel 15, stk. 5, litra b) i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 (kontrolapparatforordningen) fremgår, at førerne på diagramarket ved begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse skal anføre tidspunkt og sted. Der er på diagramarket fortrykt særlige felter til disse oplysninger.

Angivelse af sted for arbejdstidens begyndelse og slutning er en nødvendig forudsætning for at afgøre, om kørslen er omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (køre- og hviletidsforordningen) eller AETR-overenskomsten, jf. artikel 2 i køre- og hviletidsforordningen.

Derudover er angivelse af sted for arbejdstidens begyndelse og slutning en del af kontrollen af køre- og hviletidsforordningen, idet stedoplysninger sammenholdt med angivelsen af kilometerstand beskriver den kørsel, der har fundet sted.

Særlig for så vidt angår det digitale kontrolapparat kan det oplyses, at ifølge artikel 15, stk. 5 a) i kontrolapparatforordningen (som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF)

nr. 3821/85), skal føreren i det digitale kontrolapparat indlæse nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid.

Det er ikke i kontrolapparatforordningen et krav, at den nærmere geografiske betegnelse, f.eks. bynavn, skal angives, og det er derfor Rigspolitechefens opfattelse, at der i den fremtidige kontrol skal ske en harmonisering af kontrollen af det analoge kontrolapparat og det digitale kontrolapparat på dette punkt, således at det er tilstrækkeligt at angive nationalitetsmærket for det land, hvor arbejdstiden begynder og slutter, for at opfylde kontrolapparatforordningens krav.”

Ad eksempel 2

DTL finder, at hver enkelt overtrædelse bør betragtes isoleret set ved udmåling af bødestraffen for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Der henvises i den forbindelse til det i lovforslaget under pkt. 3.2.2.2.1. nævnte eksempel, hvor der efter en daglig køretid på 10 timer afholdes et hvil på 7 timer og herefter på ny køres 10 timer. Denne kørsel vil efter lovforslaget medføre en bøde på 10.000 kr. til chaufføren og 20.000 kr. til vognmanden for overtrædelse af reglerne om daglig køretid, idet det faktisk afholdte hvil på 7 timer ikke opfylder forordningens mindstekrav til daglig hviletid på mindst 8 timer og derfor ikke afbryder køretiden. Den samlede daglige køretid opgøres derfor til 20 timer svarende til en overskridelse af reglen om daglig køretid på 100 pct. Hertil kommer en bøde for overskridelse af hviletiden (svarende til 12,5 pct.) på 1.500 kr. til chaufføren og 2.500 kr. til vognmanden.

Justitsministeriet er enig i, at der er tale om en ganske betydelig skærpelse af sanktionen i forhold til i dag, hvor kørslen ville medføre en bøde på 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til vognmanden, idet der efter praksis for strafforfølgning i sager, hvor der både konstateres overtrædelse af reglerne om daglig køretid og daglig hviletid, hidtil alene er rejst sigtelse for overtrædelse af reglerne om daglig hviletid, hvilket er anset som den væsentligste overtrædelse.

Justitsministeriet har derfor for så vidt angår spørgsmålet om betinget frakendelse af førerretten foreslået en særlig ordning, hvorefter der alene skal ske frakendelse, hvis køretiden eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere en 30 pct. (frakendelsesgrænsen). Justitsministeriet har i den forbindelse lagt vægt på, at frakendelse af førerretten er en endog ganske indgribende sanktion over for en erhvervschauffør, og Justitsministeriet har derfor fundet, at frakendelse af førerretten alene bør ske i tilfælde af særdeles alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.

Manglende overholdelse af mindstekravene til hviletider og de deraf afledte konsekvenser for beregningen af køretiden (akkumulering), bør imidlertid efter Justitsministeriets opfattelse sank-

tioneres med bøder på lige fod med øvrige overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid. Det bemærkes, at bødesanktionens størrelse skal ses i lyset af, at den fortsatte kørsel efter et utilstrækkeligt hvil ikke alene er ulovlig, men også færdselssikkerhedsmæssigt uforvarlig, og at den færdselssikkerhedsmæssige risiko øges i takt med den efterfølgende kørsels tidsmæssige udstrækning. En overtrædelse som den i eksemplet anførte bør derfor efter Justitsministeriets opfattelse mødes med en bøde i en sådan størrelsesorden, at sanktionen må forventes at have en præventiv virkning.

Ad eksempel 3

DTL finder, at der for så vidt angår beregningen af pauser bør fastsættes en højere tolerancegrænse end den foreslåede generelle tolerancegrænse på 5 pct.

Der henvises i den forbindelse til et eksempel, som er omtalt i lovforslagets underbilag 2.3., pkt. 5, hvor en samlet køretid på 6 timer har været afbrudt to gange i henholdsvis 27 og 13 minutter. Køre- og hviletidsforordningens mindstekrav til pausens længde fratrukket den foreslåede tolerancegrænse indebærer, at der er tale om en overskridelse af reglen om køretid uden pauser med 33 pct., hvilket efter oprunding medfører en bøde på 3.500 kr. til chaufføren og 7.000 kr. til vognmanden.

Justitsministeriet skal indledningsvis bemærke, at det i forbindelse med fastsættelsen af bødesanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid foreslås, at der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 pct., således at bagatelagtige overtrædelser ikke strafsanktioneres. Denne tolerancegrænse foreslås at finde anvendelse ved alle typer af overtrædelser, således at tolerancegrænsen også i praksis bliver enkel både at efterleve og kontrollere.

Efter køre- og hviletidsforordningens artikel 7, stk. 1 og 2, skal føreren efter en køretid på 4½ time afholde en pause på mindst 45 minutter, idet pausen dog kan erstattes af op til tre pauser af mindst 15 minutters varighed, der indskydes i køretiden eller straks efter denne. Pauser på under 15 minutter anses ifølge forordningen ikke for en pause, og skal derfor ikke medregnes i opgørelsen af den samlede pause.

Den foreslåede generelle tolerancegrænse på 5 pct. indebærer, at der ikke vil blive rejst tiltale i tilfælde, hvor køretiden uden pauser udgør op til 4 timer og 41 minutter uden, at der er afholdt en samlet pause på minimum 45 minutter, dvs. at køretiden uden pauser er overskredet med 11 minutter svarende til en overskridelse på 4 pct. Dette fremgår også af de bødetakster, der er angivet i lovforslagets underbilag 2.3.3.

For at vurdere, om reglen om køretid uden pauser er overskredet, skal der foretages en beregning af pausens længde. Som det fremgår af lovforslagets underbilag 2.3., afsnit 5, vil der ved denne beregning blive taget højde for tolerancegrænsen på 5 pct. En samlet pause på under 42 minutter vil således betyde, at køretiden beregnes som om pause ikke har været afholdt. Ved opdeling af pausen vil tolerancegrænsen betyde, at en pause opmålt til under 14 minutter ikke indgår i beregningen af den samlede pause. Det er over for Justitsministeriet oplyst, at tolerancegrænsen i forhold til beregningen af opdelte pauser vil være 14 minutter efter indførelsen af den digitale fartskriver, idet fartskriverens mindste måleenhed fortsat vil være minutter. Det bemærkes i øvrigt, at der for så vidt angår den analoge fartskriver i praksis anvendes en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at der ved opmåling af diagramark tages højde for måleunøjagtigheder.

Enhver kørsel foretaget efter afholdelsen af pauser, der ikke opfylder forordningens mindstekrav (fratrasket tolerancegrænsen), vil således indebære en overskridelse af reglen om køretid uden pauser, og bødesanktionen vil blive beregnet ud fra den procentuelle overskridelse.

Ved vurderingen af konsekvenserne af forslaget har Justitsministeriet i et tilfælde som det ovennævnte lagt vægt på, at køre- og hviletidsforordningen indeholder en udtrykkelige regel om, at en pause skal være af mindst 15 minutters varighed for at kunne medregnes som en pause, og at samspillet mellem reglerne er forudsat i forordningen. Det er på den baggrund Justitsministeriets vurdering, at en pause på meget under 15 minutter næppe kan antages at indebære en egentlig afbrydelse af kørslen og dermed opfylde formålet med bestemmelsen.

Justitsministeriet er imidlertid enig i, at det umiddelbart kan forekomme som en uforholdsmæssig streng sanktion i et tilfælde, hvor der alene er tale få minutters overskridelse af mindstekravene til opdelte pauser, f.eks. tre pauser på henholdsvis 14, 14 og 13 minutter. Bødesanktionens størrelse skal imidlertid ses i lyset af, at der er tale om mindstekrav til pausens længde, og at den fortsatte kørsel ikke alene er ulovlig, men også færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarlig. Justitsministeriet finder det derfor af afgørende betydning, at den fortsatte kørsel medfører en bøde af en sådan størrelsesorden, at den skærpede sanktion kan forventes at have en præventiv effekt.

Manglende overholdelse af mindstekravene til pauser, og den deraf afledte konsekvens for overholdelse af reglen om køretid uden pauser, bør derfor efter Justitsministeriets opfattelse sanktioneres på lige fod med andre overtrædelser. Justitsministeriet har i den forbindelse tillige lagt vægt på, at der er tale om regler, som har været gældende i en længere årrække, samt at overtrædelserne begås i erhvervsforhold og af personer, som bør have fuldt kendskab til reglerne.