



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 1. marts 2011
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2011-156-0293
Dok.: HAA40953

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 5 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) (L 101), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 22. februar 2011.

Lars Barfoed

/

Hanne Aagaard

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 5 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) (L 101):

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 21. februar 2011 fra Dansk Transport og Logistik, jf. L 101 – bilag 8.”

Svar:

Henvendelsen fra Dansk Transport og Logistik, som er fremsendt på vegne af Kran-Blok Erfa, vedrører lovforslagets bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport. De foreslåede bødetakster bygger på et oplæg fra Rigsadvokaten, og Justitsministeriet har derfor til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som har oplyst følgende:

”1. Rigsadvokaten har i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager fastsat vejledende retningslinjer om strafpåstanden for en lang række overtrædelser af færdselslovgivningen, herunder overtrædelser med tunge køretøjer. Der er f.eks. fastsat vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om belæsning af køretøjer, køretøjers dimensioner (bredde, længde, højde, vægt og akseltryk), kørsel med blokvogne og køre- og hviletid, jf. færdselslovens § 82 og §§ 84-86 a samt regler udstedt i medfør af disse bestemmelser.

Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 indeholder derimod ikke vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om såkaldt særtransport, dvs. transport af udeleligt gods, der medfører overskridelse af reglerne om køretøjers dimensioner, og som udføres med køretøjer, herunder blokvogne og vogntog.

2. Efter anmodning fra Justitsministeriet har Rigsadvokaten foretaget en gennemgang af bødetaksterne i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 med henblik på at vurdere, i hvilket omfang der kan være grundlag for at forhøje de gældende bødetakster.

Rigsadvokatens redegørelse om bødetaksterne for overtrædelse af færdselslovgivningen, der er medtaget som bilag til lovforslaget, indeholder en lang række forslag til forhøjelser af de eksisterende bøder i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000. Endvidere indeholder redegørelsen forslag til vejledende bødetakster for overtrædelser af reglerne om særtransport.

Reglerne om særtransport findes i bekendtgørelse nr. 374 af 23. april 2007 om særtransport, der er udstedt i medfør af færdselsloven. Bekendtgørelsen indeholder en række bestemmelser, som skal iagttages i forbindelse med udførelse af særtransporter, herunder bestemmelser om syn og godkendelser, betingelser for udførelse af særtransport og anvendelse af ledsagebiler. Endvidere indeholder bekendtgørelsen regler om, hvornår der kræves særtransporttilladelse.

I forbindelse med Rigsadvokatens overvejelser om fastsættelse af vejledende bødetakster på særtransportområdet er først og fremmest inddraget hensynet til færdselssikkerheden. Navnlig de meget lange eller brede køretøjer er særdeles pladskrævende og stiller store krav til manøvrering, hvilket kan indebære en betydelig færdselssikkerhedsmæssig risiko for andre trafikanter på vejene. Transport med meget tunge køretøjer kan endvidere udgøre ekstreme belastninger på veje og bygningsværker med deraf følgende betydelige samfundsmæssige udgifter til udbedring af vejnettet. Det er desuden indgået i overvejelserne om bødernes størrelse, at overtrædelserne begås i erhvervsforhold, hvor der kan opnås betydelige besparelser ved overtrædelse af reglerne.

En gennemgang af retspraksis på området, der hovedsagelig foreligger i form af utrykte by- og landsretsdomme, giver efter Rigsadvokatens opfattelse grundlag for at antage, at overtrædelser af bekendtgørelsen om særtransport som udgangspunkt straffes med en bøde på 1.000 kr. til føreren og 2.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet, som lader transporten udføre. Grovere overtrædelser af bekendtgørelsen straffes dog med højere bøder, f.eks. ses overtrædelser af bekendtgørelsens § 14 om tilladelse til særtransport straffet med bøder på 1.000 kr. til føreren af køretøjet og bøder på 4.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet. Endvidere ses overtrædelser af bekendtgørelsens regler om ledsagekøretøj straffet med en bøde på 1.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til virksomheden.

På baggrund af den foreliggende retspraksis og de nævnte hensyn har Rigsadvokaten i redegørelsen foreslået de nedenfor angivne bødetakster på området.

Manglende tilladelse

Kørsel med en særtransport uden tilladelse vurderes af Rigsadvokaten som den mest alvorlige overtrædelse af særtransportbekendtgørelsen. De tilladelseskrevende transporter har en helt særlig karakter. Tilladelsen forudsætter, at transporten ikke med rimelighed kan kræves gennemført på anden måde. Ved vurderingen heraf skal der på den ene side foretages en afvejning af den økonomiske interesse i at gennemføre transporten og på den anden side hensynet til færdselssikkerheden. Endvidere skal politiet forud for transportens gennemførelse i samarbejde med vej- og bromyndigheder foretage en nøje vurdering af forsvarligheden af transportens gennemførelse, herunder hvilke vilkår der skal stilles som betingelse for tilladelsen.

Den gældende bøde på 1.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til virksomheden afspejler efter Rigsadvokatens opfattelse ikke i tilstrækkelig grad de færdselssikkerhedsmæssige og samfundsmæssige hensyn, der ligger til grund for tilladelseskravet. Det samme gælder hensynet til, at virksomheden ikke skal kunne opnå en besparelse ved at have undgået de udgiftskrævende vilkår, som politiet ville have stillet som betingelse for gennemførelse af transporten.

På denne baggrund finder Rigsadvokaten, at en forhøjelse på 2,5 gange det i praksis gældende bødeniveau må anses for passende, således at bøden fremover fastsættes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet.

Ledsagebil

Der er i særtransportbekendtgørelsen fastsat bestemmelser om, hvornår der skal anvendes ledsagebil. Det er f.eks. tilfældet, når den samlede længde af transporten overstiger 30 meter, eller hvis der er tale om en langsomkørende transport på motorvejen. Der kan desuden fastsættes vilkår om ledsagelse.

Efter Rigsadvokatens opfattelse må anvendelse af ledsagebil anses som et helt centralt vilkår/krav, idet manglende opfyldelse heraf kan medføre, at transporten ikke sker på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

På denne baggrund og set i lyset af den foreliggende praksis på området er det Rigsadvokatens opfattelse, at overtrædelse af vilkår/krav om anvendelse af ledsagebil bør straffes med en bøde på 2.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet.

Overtrædelse af andre visse grundlæggende vilkår for tilladelsen

Det er Rigsadvokatens opfattelse, at der tillige er grundlag for fastsættelse af en særlig forhøjet bøde ved overtrædelse af andre centrale vilkår om område, tidspunkt, rute og særlig afmærkning, og overtrædelse af vilkår om spærretider og eventuelt særlige meddelte vilkår.

Rigsadvokaten finder, at bøden for sådanne overtrædelser bør fastsættes til 2.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet. Det er herved lagt vægt på, at overtrædelse af de nævnte vilkår kan udgøre en betydelig risiko for færdselssikkerheden og indebære betydelige samfundsmæssige omkostninger. F.eks. vil overtrædelse af et vilkår om særlig rute kunne medføre, at en tung særtransport kører på vej eller bro, der ikke er dimensioneret til transporten, med ødelæggelser til følge.

Overtrædelse af hastighedsgrænser

Politiet påfører den størst tilladte hastighed på særtransporttilladelsen. Endvidere følger det af færdselslovens § 41, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed mv. Det er efter Rigsadvokatens opfattelse som udgangspunkt alene føreren, der er ansvarlig for hastighedsovertrædelsen.

Det er Rigsadvokatens opfattelse, at bøden i de tilfælde, hvor der er tale om overtrædelse af en vilkårsbestemt hastighedsgrænse, bør fastsættes proportionalt i forhold til hastighedsoverskridelsen, ligesom det er tilfældet ved overtrædelse af hastighedsgrænserne i færdselslovens §§ 42 og 43. Rigsadvokaten foreslår i den forbindelse, at de i øvrigt foreslåede takster for overtrædelse af færdselslovens hastighedsgrænser på alle veje med tunge køretøjer (incl. det særlige tillæg ved hastighedsoverskridelser på 30 pct. eller derover) skal finde anvendelse.

Det er endvidere Rigsadvokatens opfattelse, at overtrædelser af færdselslovens § 41 i disse tilfælde bør straffes med en bøde på 3.000 kr. Rigsadvokaten har herved lagt vægt på den særlige risiko, der er forbundet med hastighedsovertrædelser af denne karakter under udførelse af særtransport.

Øvrige overtrædelser af særtransportbekendtgørelsen og/eller vilkår i tilladelsen fastsat i medfør af bekendtgørelsen

Der findes andre mindre grove overtrædelser af særtransportbekendtgørelsen og de i tilladelsen meddelte vilkår, f.eks. manglende medbringelse af tilladelsen, manglende medbringelse af en højst 1 måned gammel udskrift fra Vejdirektoratets hjemmeside vedrørende spærretider og eventuelle særlige meddelte vilkår eller manglende afmærkning af køretøjets hastighedsgrænse.

Disse overtrædelser bør efter Rigsadvokatens opfattelse fortsat straffes med bøder på 1.000 kr. til føreren og 2.000 kr. til den virksomhed/selskab, der lader transporten udføre.

3. Det fremgår af den i spørgsmålet nævnte henvendelse fra Dansk Transport og Logistik, at der efter Kran-Blok Erfas opfattelse ikke er grundlag for at forhøje bødetaksterne for overtrædelse af reglerne for særtransport, idet der allerede er sket en forhøjelse af taksterne med den oversigt over bøder, som er vedlagt henvendelsen.

Det fremgår endvidere, at Kran-Blok Erfa er utilfreds med, at politiet anser særtransporter, der er større og tungere end angivet i særtransporttilladelsen, som kørsel med særtransport uden tilladelse i stedet for en overtrædelse af vilkårene for særtransporttilladelsen.

Endvidere fremgår det, at bødetaksten for mangelfuld afmærkning efter Kran-Blok Erfas opfattelse bør fastsættes til det samme beløb som bødetaksten for andre fejl ved køretøjets almindelige udstyr.

Det er desuden Kran-Blok Erfas opfattelse, at det bør fremgå af de vejledende bødetakster, hvordan bøden skal udmåles ved flere overtrædelser, herunder om bødetaksten skal anvendes for hver enkelt mangelfuld afmærkning, eller om bødetaksten skal anvendes ved en eller flere mangler ved afmærkningen.

Endelig fremgår det, at der efter Kran-Blok Erfas opfattelse ikke bør udmåles en bøde til transportvirksomheden/selskabet i de tilfælde, hvor chaufføren kører for tæt på den forankørende, ligesom Kran-Blok Erfa generelt er af den opfattelse, at der ikke bør udmåles en bøde til transportvirksomheden/selskabet i tilfælde, hvor der er gjort alt, hvad der med rimelighed kan kræves for at forhindre chaufførens overtrædelser af reglerne.

4. Som der nærmere er redegjort for i afsnit 2 ovenfor, har Rigsadvokatens forslag til vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport taget udgangspunkt i en gennemgang af retspraksis på området sammenholdt med overtrædelsernes betydning for færdselssikkerheden og samfundsmæssige hensyn. Herudover er det indgået i overvejelserne, at overtrædelserne begås i erhvervsforhold, hvor transportvirksomheden/selskabet kan opnå betydelige besparelser ved overtrædelse af reglerne.

Rigsadvokaten har på denne baggrund foreslået væsentlige forhøjelser af bødeniveauet for kørsel med særtransport uden tilladelse, således at den gældende bøde på 1.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til virksomheden forhøjes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden/selskabet. Rigsadvokaten har endvidere foreslået forhøjelser af bødeniveauet for overtrædelse af reglerne om ledsagebil, overtrædelse af andre visse grundlæggende vilkår for tilladelsen og overtrædelse af hastighedsgrænserne, mens der ikke er foreslået forhøjelser af bødeniveauet for mindre grove overtrædelser af særtransportbekendtgørelsen og vilkårene i tilladelsen.

Rigspolitiet har oplyst, at den oversigt over bøder, som er vedlagt den i spørgsmålet omtalte henvendelse fra Dansk Transport og Logistik, er udarbejdet af det daværende Gråsten Politi i 2005. Rigspolitiet har endvidere oplyst, at andre politikredse begyndte at anvende disse bøder, efter at Gråsten Ret var begyndt at udmåle bøder for overtrædelse af reglerne om særtransport svarende til bødetaksterne i oversigten. Som det fremgår, er der således ikke tale om generelle retningslinjer for bøderne på dette område udarbejdet af Rigsadvokaten.

Det er fortsat Rigsadvokatens opfattelse, at der ud fra de ovennævnte færdselssikkerhedsmæssige og samfundsmæssige hensyn samt hensynet til transportvirksomhedernes muligheder for betydelige besparelser ved overtrædelse af særtransportreglerne bør ske en forhøjelse af bødeniveauet som foreslået i Rigsadvokatens redegørelse.

5. Rigsadvokaten har indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet vedrørende politiets behandling af sager om særtransporter, der er større og tungere end angivet i særtransporttilladelsen. Rigspolitiet har i den forbindelse bl.a. oplyst følgende:

”Politiet sondrer skarpt mellem det forhold ikke at have en tilladelse og det forhold, at vilkår i en eksisterende tilladelse overtrædes.

Grundlaget for politiets vurdering af, om der skal meddeles tilladelse til en given særtransport, er de dimensioner, vægte mv., der fra transportvirksomhedens side har været søgt om, jf. bekendtgørelsens kap. 3. De af transportvirksomheden angivne dimensioner mv. udgør endvidere grundlaget for de forhandlinger, som politiet efter bekendtgørelsen skal foretage med vedkommende vej- og bromyndigheder.

Til illustration heraf henvises til blanket P 251A til særtransporttilladelser:

Blanketten indeholder 2 afsnit.

1. afsnit er tilladelsens grundlag. Det er her anført dimensioner, vægte, transportklasser, klassifikationer, godsets art for den transport, der fra transportvirksomhedens side har været søgt om. Det er også de værdier, som fremgår af dette afsnit, som politiet har brugt til sagsbehandlingen, herunder de pligtige forhandlinger med vej- og brobestyrelser og andre myndigheder, som skal foretages. Dette indebærer, at hvis den faktiske transport på standsningstidspunktet ikke er identisk med de angivelser, der er anført her, ”bortfalder” tilladelsen – i hvert fald for den omhandlede transport.

2. afsnit er politiets vilkår for gennemførelse af transporten inden for de dimensioner mv., som er angivet i 1. afsnit. Vilkår er eksempelvis hastighed, ruter, tidspunkter og anbefalinger fra andre myndigheder mv.

Hvis en given transport, der er bragt til standsning, er højere end den højde, der er angivet i tilladelsens 1. afsnit, så bortfalder tilladelsen for den omhandlede transport. Hvis der havde været søgt om tilladelse med angivelse af den korrekte højde, ville vilkårene i tilladelsens 2. afsnit således formentlig have været nogle andre – f.eks. med et andet rutevalg fra politiets side. Helt aktuelt kørte en særtransport for nylig på 3 motorvejsbroer. Transporten var 5 cm højere, end det var tilladt efter politiets tilladelse, 1. afsnit. Havde transportvirksomheden søgt med angivelse af den korrekte højde, skulle transporten have kørt ad en hel anden rute, hvilket formentlig ville have medført øgede udgifter for transportvirksomheden.

Den nævnte procedure er stadfæstet af domstolene...”

Rigsadvokaten kan henholde sig til det, der er anført af Rigspolitiet.

6. Rigsadvokaten har endvidere indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet vedrørende behandlingen af sager om mangelfuld afmærkning. Rigspolitiet har i den forbindelse oplyst følgende:

”Reglerne for afmærkning af særtransporter følger af bekendtgørelsens bilag 2 og gælder således generelt, når der udføres særtransport. Afmærkningen skal anvendes på alle tider af døgnet og opfylde betingelserne i bilag 2.

Det bemærkes, at reglerne for afmærkning af særtransporter er skærpede i forhold til reglerne for normalt dimensionerede køretøjer. Det indebærer efter Rigspolitiets opfattelse, at der ikke umiddelbart kan foretages en sammenligning med de almindelige betingelser for indretning og udstyr af køretøjer samt sanktioner, der fastsættes i den forbindelse.

Det beror på en konkret vurdering, hvorvidt en fejl ved afmærkningen af særtransporten vil medføre sigtelse eller evt. alene en påtale af forholdet. Som eksempel kan nævnes, at én defekt lampe, som ikke indebærer risiko for, at afmærkningen ikke har den tilsigtede virkning, i praksis normalt ikke vil give anledning til sigtelse, men alene en påtale. Derimod vil en defekt/manglende afmærkningslygte, som skal advare om gods, der f.eks. rækker 8-10 meter bagud på vogntoget, medføre sigtelse, idet manglende afmærkning af de omfangsrige eller tunge transportere indebærer en åbenlys fare for andre medtrafikanter.

I særtransportbekendtgørelsens bilag 2 beskrives i alt 3 typer afmærkningsudstyr, som anvendes til følgende 4 grupper af formål:

1. Afmærkningslygte, der skal være synlig fra alle side af transporten (bilag 2, pkt. 1).
2. Afmærkningslygter til evt. sidemarkering i områder hvor der ikke er sidemarkeringslygter (bilag 2, pkt. 3).
3. Tavler til afmærkning af udragende gods og køretøjernes sider (bilag 2, pkt. 4, 5 og 6).
4. Skilt med teksten, SÆRTRANSPORT (bilag 2, pkt. 8).

Der beregnes i praksis normalt kun en bødetakst pr. gruppe. Det er således uden betydning for bødens størrelse, om der er en eller flere fejl ved afmærkningen i den pågældende gruppe (f.eks. 1 eller 2 defekte lamper inden for den samme afmærkningsgruppe).”

Rigsadvokaten kan henholde sig til det, der er anført af Rigspoliet. I lyset af bl.a. henvendelsen fra Dansk Transport og Logistik vil Rigsadvokaten, hvis lovforslaget vedtages, i forbindelse med en revision af Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 overveje at fastsætte nærmere retningslinjer for, i hvilket omfang der alene skal udmåles én bøde uanset antallet af mangler inden for samme afmærkningskategori (f.eks. lamper til brug for afmærkning af særtransportens længde).

7. Det følger af § 42, stk. 4, i særtransportbekendtgørelsen, at der i henhold til færdselslovens § 118, stk. 10, kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

I sager om overtrædelse af reglerne om særtransport gælder der således ikke et objektivt ansvar for transportvirksomheden/selskabet, men strafansvar kan gøres gældende over for både chaufføren og transportvirksomheden/selskabet, hvis de almindelige betingelser for strafansvar er opfyldt, herunder at der er handlet forsætligt eller uagtsomt.

Rigsadvokaten har i Rigsadvokatmeddelelse nr. 5/1999, som i øjeblikket er under revision, fastsat generelle retningslinjer til anklagemyndigheden om valg af ansvarssubjekt i sager om virksomhedsansvar. Det fremgår bl.a. af rigsadvokatmeddelelsen, at overtrædelser, der begås i forbindelse med rent private skridt fra den ansattes side, normalt ikke kan medføre strafansvar for virksomheden, idet overtrædelsen i almindelighed ikke har den fornødne funktionelle tilknytning til den aktivitet, virksomheden udøver. Uden for virksomhedens strafansvar falder endvidere tilfælde, hvor den strafbare handling eller undladelse er foretaget som et led i udførelsen af det pålagte arbejde, men hvor det pågældende forhold må betegnes som et helt abnormt skridt fra den ansattes side. Det er i den forbindelse uden betydning, om den umiddelbart handlende er gået uden for sin kompetence eller har handlet i strid med givne instruktioner, når det begåede forhold kan betragtes som et led i den juridiske persons virksomhed.

Som det fremgår af afsnit 2 ovenfor, er det efter Rigsadvokatens opfattelse som udgangspunkt alene føreren, som er ansvarlig for hastighedsovertrædelser. Efter Rigsadvokatens opfattelse må det tilsvarende som udgangspunkt gælde for overtrædelser af reglerne om kørsel for tæt på et forankørende køretøj. Rigsadvokaten vil overveje at indarbejde dette i forbindelse med revisionen af f.eks. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000, hvis lovforslaget vedtages.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse. Der henvises i øvrigt til punkt 3.2.2.3.4.4 og 3.2.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget samt afsnit 4.3.4.3 i lovforslagets bilag 2.