

Deres ref.:

Vor ref.: LN/irh

Vort j. nr.:

Dato: 12.12.2012

Høringssvar i forbindelse med Lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer af kørekortet)

ITD – brancheorganisation for den danske vejgodstransport - og Danske Busvognmænd afgiver hermed høringssvar om påtænkte ændringer af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

Det skal indledningsvis bemærkes, at ITD og Danske Busvognmænd ingen kommentarer har vedr. forhøjede gebyrer for udstedelse af kørekort.

Grundlæggende betragtninger:

Vi noterer med tilfredshed, at Justitsministeriet (JM) åbner op for at differentiere sanktionerne, så de begynder at afspejle EU's principper om proportionalitet. De principper er senest kommet til udtryk i Urban-dommen afsagt ved EU-Domstolen den 9. februar 2012.

Vi havde dog gerne set, at Urban-dommen var slået langt kraftigere igennem i nærværende lovforslag, og vi ser frem til i nær fremtid at modtage lovforslag i høring, der udmønter Urban-dommen fuldt ud i relation til

- ændring af bødestørrelserne i forbindelse med overtrædelse af kontrolapparatforordningen
- frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordninger eller køre-hvile-tids-reglerne
- beregningsmodellen som anvendes i forbindelse med overtrædelse af selve køre-hvile-tids-reglerne.

Generelt opfylder den danske bødeberegningsmodel efter vores opfattelse ikke de grundlæggende EU-retslige retningslinjer for den afvejning af proportionalitet, som Urban-dommens præmisser kræver.

Vi anerkender nødvendigheden af et bødesystem, der er tilpasset den kontrolmængde, som EU kræver udført. Men en anerkendelse af det danske system i relation til proportionalitetsprincippet kræver, at der fra anklagemyndighedens side sker en proportionalitetsafvejning, før den simple matematiske beregning af bøder sker.

Nedenstående eksempel viser nødvendigheden:

Arbejdsdagen begynder kl. 00.00
Daglig kørsel afsluttet kl. 11.00 (ankomst til færgehavn)
Hvil fra kl. 11.00 til kl. 14.30
Kørsel om bord – varighed ½ time
Sejllads – varighed (fra kl. 15.00 – 19.00)
Kørsel fra borde til p-plads 34 min.
Forsat hvil fra kl. 19.34 – 24.00
Samlet færgehil herefter (3½ + 4 + 4 t. 26 min.) = 11 t. 56 min.

Bemærk, at færgehvilet er afbrudt to gange med en samlet varighed på 64 minutter mod de tilladte 60 minutter.

Det betyder, at politiet ved en kontrol ikke (iflg. nuværende praksis) vil anerkende anvendelsen af færgereglen, men alene godskrive chaufføren det længst afholdte hvil (kl. 19.34 – 24.00 = 4 t. 26 min.) eller evt. første hvil (3½ t.) som en del af et split-hvil (3 + 9).

Det skyldes, at den 2. færgeafbrydelse blev fire min. for lang. Her sker der ingen afvejning af den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som chaufføren udsætter sine omgivelser for.

Der sker heller ingen vurdering af effekten af konsekvenserne på den arbejdsmiljømæssige side for denne overtrædelse med 4 minutter, forinden bøden beregnes, sådan som Urban-dommen kræver i sin gennemgang at de proportionalitetsafvejninger, som skal ske.

Reglernes kompleksitet og beregningsperiodens opgørelsesmåde nødvendiggør en afvejning og vurdering af grundlaget for beregningen af bøden, hvis bødestørrelsen skal gøres op efter en procentuel overtrædelse af en given regel.

Den nuværende beregningsmetode opfylder efter vores opfattelse ikke EU-rettens krav til proportionalitetsafvejning.

Der henvises i lovforslagets bemærkninger til dommerens ret til at fravige den beregnede bødestørrelse, hvis særlige forhold taler for det. Denne mulighed anvendes stort set ikke i byretten, men er blevet benyttet i Landsretten og i Højesteret (se Justitsministeriets egne bemærkninger herom i "Underretning om EU-domstolens dom i sag C-210/10, Urban" af 10. maj 2012 – j.nr. 2012-84-0082). Vi må opfordre til, at Rigsadvokaten præciserer byretternes pligt til proportionalitetsafvejning.

Vi finder det ikke rimeligt - set ud fra et menneskeligt, et økonomisk og ikke mindst et retssikkerhedsmæssigt synspunkt - at en chauffør i visse situationer skal gå hele vejen gennem retssystemet for at få en afbalanceret dom og bøde (se bl.a. Højesterets dom, 11. maj 2012 – sag 370/2011 (2. afdeling)).

Bødekategorisering - kontrolapparatforordningen:

For at indføre en vis grad af proportionalitet i bøderne, som skal idømmes for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, stiller JM forslag om at lave en graduering af mulige overtrædelser af forordningen ved at støtte sig til den inddeling, som fremgår af *bilag III i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009*.

Læser man præambelen til direktivet, fremgår det *ikke* af den, at kategoriseringen har til formål at danne grundlag for en bødefastsættelse. Formålet er alene at kunne danne grundlag for en risikovurdering/klassificering i henhold til direktiv 2006/22/EF. Klassifikationen er ikke tænkt som et bødegradueringsystem.

Gennemgangen af dommens præmisser underbygger netop også, at sanktioneringen ikke uden videre kan henføres til særlige grupperinger af overtrædelser. Derfor må ITD også tage afstand fra den yderligere gruppering, som JM har ladet Rigspolitiet udarbejde. Den er for uafbalanceret og unuanceret til at skabe et sanktioneringsgrundlag, som kan leve op til de præmisser, der er i Urban-dommen.

Ved gennemgang af lovforslaget kan vi herefter konstatere:

Gradueret bøde for chaufføren ved kontrolapparatovertrædelser.

- Fastsættelse af bøder i 3 kategorier – 2.000 kr., 3.000 kr. og 4.000 kr. Objektivt ansvar til arbejdsgiveren kr. 6.000 uanset kategori og uanset, hvilke forhold der må ligge til grund for chaufførens overtrædelse.

- Gradueringen begrundes af JM med konsekvenserne af Urban-dommen og transportbranchens kritik i 2010. I relation til det objektive ansvar for arbejdsgiveren anses det ikke for nødvendigt at foretage justeringer der.
- Konsekvensen af den foreslåede ændring er en forhøjelse af bødeniveauet. Man lægger op til nedsættelse af den kategori af overtrædelser, der ifølge Rigspolitiet er konstateret færrest overtrædelser i, og en forhøjelse af bødestraffen i den kategori, som man i 2011 konstaterede flest overtrædelser i.

Frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

- JM anerkender i lovforslagets bemærkninger, at frakendelser også bør underlægges proportionalitetsbetragtninger. Derfor har man vurderet muligheden for en sondring mellem overtrædelser på baggrund af overtrædelsernes grovhed. Efter at have konsulteret Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder man det dog ikke hensigtsmæssigt at foretage principielle ændringer!
- Man fremlægger dog den imødekommelse til erhvervet, at der nu i stedet for 6 overtrædelser af kontrolapparatforordningens regler skal 12 overtrædelser til, inden der kan ske en betinget frakendelse. Man fjerner derudover muligheden for en ubetinget frakendelse, medmindre man allerede har en betinget frakendelse "på kontoen". I særligt grove tilfælde vil man bevare muligheden for inddragelse af førerretten omgående.

Efter denne gennemgang vil vi gerne endnu engang understrege, at vi hilser ministeriets åbning over for en mere differentieret bødefastsættelse velkommen, men at vi savner en fuld anerkendelse af EU-dommens krav om efterlevelse af EU-rettens grundlæggende principper omkring proportionalitet og den deraf nødvendige proportionalitetsafvejning, som beskrives nøje i EU-domstolsafgørelsens (C-210/10 (Urban)) præmisser.

Med henvisning til overstående skal ITD og Danske Busvognmænd opfordre til, at der nedsættes et udvalgsarbejde med repræsentanter fra erhvervsorganisationerne. Samme med repræsentanter fra ministeriet og politiet skal udvalget opsætte rammerne for et nyt, afbalanceret og nuanceret bødeberegningssystem, som tager hensyn til grundlæggende EU-retslige principper.

Systemet skal sætte fokus på proportionalitetsafvejninger, inden der fastsættes et bødebeløb. Et bødeberegningssystem, som vi har i dag, hvor proportionalitetsprincippet alene kommer til udtryk i den progressive beregningsmetode/ sanktionsniveau, må ændres til en sanktionering, som tager sit udgangspunkt i overtrædelser, hvor EU-rettens proportionalitetshensyn er taget.

Ovenstående udvalgsarbejde bør også arbejde med og drøfte de rammer og normer, der bør være for den egenkontrolforpligtelse, som virksomhederne skal foretage. Det vil sikre, at virksomhederne og ikke mindst de kontrollerende myndigheder vil kunne optimere deres ressourceanvendelse i forbindelse med den nødvendige virksomhedskontrol.

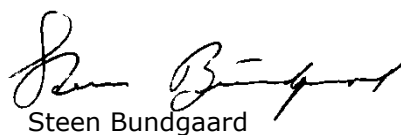
Med venlig hilsen

ITD



Lars Nielsen

Danske Busvognmænd



Steen Bundgaard