



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10

1216 København K

Deres ref.: 2008-801-0026

Vor ref.: LN/irh

Vort j. nr.:

Dato: 25.11.2008

Udkast til høringssvar til lov om ændring af færdselsloven (Oplysningspligten i henhold til § 65, stk. 1, og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet).

Dette høringssvar er afgivet i fællesskab mellem DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)

Justitsministeriet har fremsendt forslag til ændring af færdselsloven (oplysningspligt og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet)

Forslaget indebærer:

- 1) Skærpe af straffen ved tilsidesættelse af oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1,
- 2) lempeligere regler om frakendelse ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet og
- 3) sikre dansk straffemyndighed for overtrædelse af køre-hvile-tids-forordningen, når forseelsen konstateres i Danmark, men forseelsen er begået i udlandet, herunder af en udenlandsk statsborger.

Organisationerne støtter de foreslåede ændringer. Høringen giver imidlertid organisationerne anledning til en række generelle og konkrete bemærkninger og forslag.

Generelle bemærkninger:

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev bødeniveauet for overtrædelser af køre-hvile-tids-reglerne samt reglerne om kontrolapparater skærpet markant. Samtidig blev der indført hjemmel til frakendelse af førerretten. De skærpede sanktioner førte til, at transportbranchens organisationer allerede kort tid, efter de skærpede sanktioner trådte i kraft, så sig nødsaget til at henvende sig til regering og Folketing om dels reglernes anvendelse dels ønsker til en række lempelser. Målet med transportbranchens henvendelse var at fjerne en række uhensigtsmæssigheder ved det nye sanktionsystem. De væsentligste ankepunkter fra branchen var knyttet til adgangen til frakendelse af førerretten på baggrund af virksomhedskontrol, anvendelse af princippet om absolut kumulation samt proportionalitet mellem forseelse og straf, herunder af overtrædelser af reglerne vedrørende kontrolapparat.

Justitsministeriet har ad flere gange på baggrund af drøftelser med transportbranchen gennemført visse ændringer af tiltalepraksis, som har ført til lempelser af sanktionerne. Lempelserne har vedrørt reglerne om køre-hvile-tid samt kontrolapparatet.

Lovforslaget, som er til høring, er en direkte udløber af mødet den 27. maj 2008 mellem Justitsministeriet og transportbranchens organisationer.

DI Transport og ITD indhentede i forbindelse med drøftelserne om yderligere lempelser i sanktionssystemet et responsum, som er udarbejdet af lektor ph.d. cand. jur. Thomas Elholm, Syddansk Universitet.

I responsummet blev det navnlig anbefalet,

- at der indføres et loft over bødestørrelsen, så der ikke sker absolut kumulation af bøderne for de enkelte forseelser over dette loft,
- at det objektive arbejdsgiveransvar begrænses,
- at det overvejes at indføre en opdeling af overtrædelserne af reglerne om kontrolapparat, så mindre forseelser straffes med mindre bøder,
- samt at kun grove overtrædelser skal medføre betinget/ubetinget frakendelse af førerretten.

Det foreliggende forslag vedrører alene forhold om den såkaldte kontrolapparatforordning.

Vi noterer med tilfredshed, at forslaget indeholder en explicit hjemmel til at undlade en betinget frakendelse i tilfælde af særligt formildende omstændigheder, jf. forslag ad § 125. Forslaget skal efter organisationernes opfattelse også udvides til at gælde i tilfælde af overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne.

Frakendelse af førerretten er en særdeles indgribende foranstaltning for chauffører og vognmænd, der har deres erhvervsmæssige virke på grundlag af førerretten. Hertil kommer, at køre-hvile-tids-reglerne sammenholdt med reglerne om kontrolapparat er særdeles komplekse regler at anvende i hverdagen. De komplicerede regler fører ikke sjældent til overtrædelser, der ikke er begrundet i ønsket om at overtræde reglerne, men netop fordi reglerne er ganske komplekse. Som eksempel kan nævnes pauser reglerne, der blev ændret med virkning fra april 2007. En følge af ændringerne var, at man ikke længere kunne dele sin 45 minutters pause i 3 pauser på hver 15 minutter. Nu kan pausen alene deles op i 2 perioder på henholdsvis 15 og 30 minutter. Ændringerne betyder også, at rækkefølgen af pauser ikke kan ændres. Det er efter organisationernes opfattelse retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at en handling, som gennem årtier har været lovlig og i øvrigt anset som trafikikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, nu rubriceres som værende så uforsvarlig, at førerretten som udgangspunkt skal frakendes.

Den foreslåede bestemmelse i § 125 bør derfor også finde anvendelse i forbindelse med overtrædelser af køre-hvile-tids-forordningen med hensyn til frakendelse af førerretten.

Det fremsendte lovforslag imødekommer således kun i begrænset omfang de problemstillinger, som erhvervet har skitseret over for Justitsministeriet i drøftelserne om ændringer i det nugældende sanktionssystem.

Vi noterer os endvidere, at art. 19 i forordning 561/2006 først implementeres nu, hvilket er meget nødvendigt, da håndhævelsen af udenlandske chaufførers overtrædelser i andre EU-lande har betydning for konkurrenceforholdet og retsfølelsen i erhvervet. Hele sigtet med at kræve kørselsdata for de seneste 28 kalenderdage må således være, at overtrædelser begået i andre lande end bopælslandet også medtages.

Justitsministeriets argumentation for den skitserede ændring bygger i stort omfang på den af Rigsadvokaten udfærdigede redegørelse om sanktionsniveauet på køre-hvile-tids-området. Denne redegørelse bygger på 514 sager, og Rigsadvokaten konkluderer bl.a., at bøderne på køre-hvile-tids-området ikke generelt kan antages at være meget høje. Redegørelsen viser også, at 29 sager resulterede i enten betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet. Af disse 29 sager vedrører 5 overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Dette antal svarer til 0,97% af de i redegørelsen beskrevne og analyserede sager.

Den foreslåede ændring af færdselsloven vedrører disse 0,97%.

Nedenfor er gengivet Rigsadvokatens sammenfattende konklusion, således som det fremgår af det udsendte høringsmateriale:

"Dette samlede billede af de undersøgte sager giver efter Rigspolitiets og Rigsadvokatens opfattelse ikke grundlag for, at der gennemføres yderligere lempelser af sanktionerne på området.

Sammenfattende konkluderes det således i redegørelsen,

- at der fortsat er mange overtrædelser på køre- og hviletidsområdet,
- at bøderne på køre- og hviletidsområdet ikke generelt kan antages at være meget høje,
- at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af førerretten,
- at det samlede billede af de undersøgte sager efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse ikke giver grundlag for, at der gennemføres yderligere lempelser af sanktionerne på området."

Rigsadvokatens konklusion bygger på en redegørelse udarbejdet på grundlag af et ikke repræsentativt udsnit af de sager, som forordning 2006/22 kræver, at den kompetente myndighed skal gennemføre. I forordningen bestemmes det, at der af den kompetente myndighed både skal foretages virksomhedskontroller og landevejskontroller..

Det er fortsat organisationernes opfattelse, at sanktionerne er for høje, og at der i forbindelse med en række forseelser fortsat ikke er proportion mellem forseelsen og den konkrete straf. Som eksempel kan nævnes situationen om manglende rastepadser. Gennem de seneste år er der nedlagt et betydeligt antal rastepadser. Dette går særligt ud over lastbilerne, som oftest ikke har mulighed for at finde plads på en rastepads. De manglende rastepadser anerkendes ikke umiddelbart som force majeure, og det betyder, at en chauffør, der fortsætter sin kørsel for at lede efter en ledig plads, ofte kommer i den situation, at vedkommende overtræder køre-hvile-tids-reglerne. Argumentet fra myndighedernes side er, at en eventuel manglende rastepads bør kunne forudses af transportvirksomheden og chaufføren! En sådan grad af forudseenhed er hverken praktisk eller operationelt muligt.

Det er endvidere således, at sanktionerne for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne samt reglerne om kontrolapparatet fortsat sker på basis af takstmæssigt udmålte bøder. Retssikkerhedsmæssigt finder erhvervet, at der i forbindelse med vurdering af en sag skal ske en konkret vurdering af overtrædelsens karakter, herunder ikke mindst overtrædelsens betydning for trafiksikkerheden.

Som dokumentation for vores påstand vedlægger vi - i anonymiseret form - konkrete indstillinger fra Rigspolitiet til anklagemyndigheden om tiltalerejsning i forbindelse med gennemførelse af virksomhedskontrol. Disse sager understreger bødekatalogets konsekvenser, både når konsekvenserne i forbindelse med frakendelse af kørekortet skal belyses, og når den beløbsmæssige konsekvens af bødekataloget skal belyses.



4.

Under EU-Kommissionen er der nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse fra medlemsstaterne, og hvor Danmark også har sæde. Gruppen "INFRINGEMENT WORKING GROUP ON THE IMPLEMENTATION OF RISK RATING SYSTEMS AS FORESEEN IN DIRECTIVE 2006/22/EC ART 9" har på sit møde den 25.07.2008 vedtaget følgende:

"The interpretation of daily driving time: conclusions

As discussed in the previous meetings of the IWG, the calculation of the daily driving time varies substantially between the Member States when no complete regular rest (at least 9 hours) is taken by the driver within 24 hours from the last regular rest. In the Minutes of the third meeting of the IWG, it has been therefore proposed to stop calculating the daily driving time at a rest period of at least 8h30.

The Chairman first of all clarified that this "tolerance" does not mean a general tolerance on the rest period. The time limits and requirements on the rest periods contained in the regulation have to be respected (every rest period shorter than 9 hours is considered as an infringement).

The Member States supported the attempt to introduce a harmonised rule on the question of the daily driving time, in order to have common interpretation of the infringements and to be able to introduce these infringements in the risk rating systems.

However the IWG could not accept the proposed time limit of 8h30 and preferred a time limit in line with the classification of infringements, where a rest period of less than 7 hours is classified as "very serious infringement", and in line with the 20% limit contained in the statement of the Commission on directive 2006/22/EC.

The IWG agreed therefore on the conclusion that in order to reach harmonisation, the calculation of the daily driving time should stop at a rest period of at least 7 (seven) hours if no regular rest period has been taken within 24 hours from the last regular rest period."

En sådan beslutning, som efterfølgende resulterer i et af de kendte vejledningsnotater (fortolkningstekst nr. 7), vil få indflydelse på den struktur, som det eksisterende bødekatalog er bygget op på. Denne vedtagne fortolkningstekst er præsenteret i Infringement Working Group på et møde, som blev afholdt den 20. november 2008.

Samme arbejdsgruppe arbejder også med muligheden for etablering af et ensartet Risk Rating System. I henhold til direktiv 2006/22 er Danmark forpligtet til at anvende et sådant risikovurderingssystem. Dette forhold taler også for en revurdering af bødekatalogets struktur i forbindelse med denne lovændring.

Hertil kommer, at myndighederne i løbet af de kommende år vil øge kontrolomfanget ganske intensivt, hvilket indebærer, at der med virkning fra 1. januar 2009 skal kontrolleres 440.000 arbejdsdage, jf. herved Rigsadvokatens og Rigspolitiets redegørelse fra februar 2008.

Den digitale tachograf samt Rigspolitiets nye it-værktøjer vil indebære en minutiøs kontrol af køreskiver/digitale data fra de virksomheder, der underkastes kontrol. Det betyder efter organisationernes opfattelse, at vi vil se kontrolresultater, der vil registrere selv den mindste og betydningsløse forseelse. Sammenholdt med det nuværende mekaniske bødeudmålingssystem, frygter vi i alvorlig grad for erhvervets, herunder ikke mindst chaufførernes, retssikkerhed.

Erhvervet støtter, at de i lovforslaget indeholdte ændringer vedtages, men at der samtidig stilles forslag om, at reglen om, at betinget frakendelse kan undlades i tilfælde af særlig formildende

5...

omstændigheder, også finder anvendelse på overtrædelser af køre-hvile-tids-bestemmelserne. Samtidig ønsker vi, at det konstruktive samarbejde vedrørende anvendelsen af bødekataloget fortsættes i en tæt dialog mellem erhvervet og myndighederne. Dette samarbejde bør ske uden skelen til, hvad der kræves - folketingsbeslutning eller ej - men alene sigte mod et fælles mål, som kan være med til at sikre færdselssikkerheden og chaufførens sociale forhold.

Organisationerne har et ønske om at sikre, at reglerne om køre-hvile-tid samt kontrolapparat efterleves, således at alle de grundlæggende hensyn, herunder til sikkerhed og sundhed samt trafiksikkerhed, fastholdes. Vi tror på, at dialog mellem erhverv og myndigheder fortsat er en god og farbar vej til at opnå dette resultat.

Vi har derfor specifikt et ønske om at blive inddraget i udarbejdelsen af myndighedernes vejledninger, herunder vejledninger til brug for politiets kontroller. Vi har det mål - som vi bør være fælles om - at sikre et regelsæt, en kontrol og et sanktionssystem, som er forståelige og klare for både myndigheder, men også branchen, virksomhederne og den enkelte chauffør.

Vi skal på den baggrund anmode om et møde med justitsministeren.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark



Lars Nielsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo

DI Transport



Michael Svane