



Dansk Transport og Logistik

Gammeltorv 18
Postboks 2250
DK-1019 København K

Telefon: +45 70 15 95 00
Telefax: +45 70 15 95 02

E-mail: dtl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Retsudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

Deres ref.: L 153

Vor ref.: mol

Vort j. nr.: 05-165101-001

Dato: 17.05.2005

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.) - L 153

Som nævnt i vores høringssvar er Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD) generelt positive overfor det overordnede sigte med lovforslaget. Vi har forståelse for, at man fra samfundets side ønsker at højne efterlevelsen af gældende regler. Transporterhvervet har selv et ønske om, at det ikke skal kunne betale sig at konkurrere på ulovligheder, der kompromitterer sikkerheden.

Erhvervet er enig i de grundlæggende principper, som Justitsministeriet anvender i det nye forslag - nemlig at bøderne skal gradueres efter grovhed. Der bør imidlertid også ske en vurdering af det trafikikkerhedsmæssige aspekt, når en sådan grovhed skal omsættes til en bøde. Der er overtrædelser, som ikke har nogen som helst indflydelse på trafikikkerheden, og dette må bøden også afspejle. De udefra kommende faktorer herunder, trafikforhold, uforudsebare forsinkelser, vej- og vejrforhold m.m. kan ændre en minutiøst planlagt transport, og der kan altid forekomme overtrædelser, som kan henføres til sådanne forhold.

Justitsministeriet peger ikke i sin argumentation på muligheden for indgåelse af forpligtende samarbejde omkring uddannelse som en mere langsigtet løsning på problemet. Det er et forhold, som blandt andet NOAH peger på i sit høringssvar, og det er et forhold, som erhvervet også kan støtte og arbejde sammen med den kontrollerende myndighed om. Det kunne for eksempel være en stramning af køreuddannelsen for så vidt angår køre- og hviletidsområdet. Organisationerne er i den forbindelse også villige til at se på tilsvarende stramminger i forbindelse med vognmandsuddannelsen.

Sanktioner i forbindelse med overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet har en anden karakter end de overtrædelser, som fremkommer i forbindelse med reglerne om køre- og hviletid. De er kendetegnede ved, at de oftest udløses ved chaufførens manglende overholdelse af de formelle krav, som reglerne foreskriver - formelle krav som chaufføren er instrueret i at overholde. Her bør

transportørens ansvar være afhængigt af de procedurer, der er eksisterende i virksomheden samt opfølgningen af disse fra den ansvarlige leders side. Man kan tale om at indføre en omvendt bevisbyrde for vognmanden i sådanne sager, således at det automatiske objektive arbejdsgiveransvar nuanceres.

Endelig skal vi henlede opmærksomheden på, at Retsudvalgets spørgsmål nr. 1 og Justitsministerens besvarelse af spørgsmålet ikke synliggør det for en chauffør ekstremt høje bødeniveau og eventuelle konsekvenser for førerretten, da spørgsmålet og besvarelsen alene beskæftiger sig med vognmandens forhold.

I den forbindelse tillader vi os at fremsende 3 eksempler på overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, hvor forslagets udformning får en afgørende rolle for proportionaliteten af sanktionerne både for chaufføren og vognmanden.

Eksempel 1 – Mangler i udfyldelse af diagramark

Forordning nr. 3821/85 – art. 15

Ifølge forordningens art. 15, stk. 5 skal chaufføren udfylde diagramarket korrekt. Det betyder, at diagramarket skal udfyldes med efternavn og fornavn, dato og stednavn for kørselens begyndelse og afslutning, køretøjets registreringsnummer og kilometerstand ved begyndelse og afslutning af kørslen.

Eksempel

En chauffør, som dagligt har sin startdestination og slutdestination på virksomhedens adresse - hvilket i national transport oftest er tilfældet - bliver idømt en bøde, idet chaufføren har undladt at påføre slutdestinationen på diagramarket. Dette sker på trods af, at kilometerangivelsen ved ankomst til slutdestinationen og kilometerangivelsen ved startdestinationen den efterfølgende dag er identiske.

straf

Efter de gældende regler medfører denne overtrædelse en bøde på kr. 500 til chaufføren og kr. 1.000 til vognmanden. I gentagelsestilfælde lægges bøderne sammen ved absolut kumulation.

Efter de nye regler foreslås det, at bøden for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet fastsættes til kr. 3.000 til chaufføren og kr. 6.000 til vognmanden – altså en seksdobling - selvom chaufføren alene har undladt/glemte at påføre slutdestinationen på diagramarket. I gentagelsestilfælde fratages chaufføren endvidere kørekortet betinget, hvis der inden for en periode på 3 år konstateres 3 forhold med diagramark, hvor slutdestinationen ikke er anført. Hvis der i 3 års perioden konstateres 6 forhold med diagramark uden slutdestination, fratages kørekortet ubetinget.

Det skal herudover bemærkes, at det ikke er teknisk muligt, at angive slutdestinationen i det nye digitale kontrolapparat som indføres den 5. august 2005 i nye køretøjer. Lovforslaget lægger således op til en forskelligartet sanktionspraksis, afhængig af om man som chauffør anvender et køretøj monteret med et analogt eller et digitalt kontrolapparat.

Manglende oplysninger på diagrammet skyldes ikke altid bevidst snyd (f.eks. har manglende angivelse af slutdestination ikke noget med "Anders And-skiver" at gøre). Derfor er en graduering i forbindelse med sanktioner vedrørende forordningen om kontrolapparatet nødvendig.

I øvrigt fremgår det af sammendraget i EU Domstolens dom af 10. juli 1990 i sag nr. C-326/88 om objektivt ansvar for vognmanden, at "Sanktionsvalget tilkommer medlemsstaterne, men disse skal navnlig drage omsorg for, at overtrædelser af fællesskabsretten sanktioneres efter samme materielle og processuelle regler, som efter national ret gælder for overtrædelser af samme art og grovhed, og sanktionen skal under alle omstændigheder være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning."

Eksempel 2 - Akkumuleret køretid

Forordning nr. 3820/85 – art. 6

Efter en køretid på 9 timer skal en chauffør holde en daglig hviletid på mindst 8 sammenhængende timer. Herefter må chaufføren igen køre 9 timer. To gange i en uge kan køretiden udvides til 10 timer.

Eksempel

Efter en daglig køretid på 10 timer holder en chauffør et hvil på 7 timer, hvilket er 1 time mindre end et tilladt dagligt hvil på 8 timer. Efterfølgende kører chaufføren igen 10 timer lovligt.

Straf

Efter de gældende regler vil en overtrædelse som den skitserede med de gældende bødesatser og nuværende praksis udløse en bøde på 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til vognmanden.

Efter de nye regler foreslås det, at der i sager hvor den daglige hviletid ikke er overholdt, bliver køretiden opgjort som om, der ikke er afholdt et dagligt hvil. Dette er en ændring af gældende praksis.

Denne praksisændring medfører, at den samlede køretid anses for at være 20 timer, hvilket er en overskridelse af reglerne om daglig køretid på 100 pct. Mindstekravet til den daglige hviletid er samtidig overskredet med 1 time, hvilket svarer til en overskridelse på 12,5 pct. Disse overtrædelser vil efter forslaget medføre en samlet bøde til chaufføren på kr. 11.500 og kr. 22.500 til vognmanden efter oprunding.

DTL og ITD finder det ude af proportioner, at der som følge af sanktionsskærpselsen opstår tilfælde, hvor straffen for overtrædelse af køretiden akkumuleres, selv om det alene er hviletiden, der ikke er overholdt fuldt ud. I eksemplet er den reelle overtrædelse, at hviletiden er 1 time for kort. Begrænsningerne i køretiden på maksimalt 10 timer er isoleret set overholdt, da køretiden før og efter et dagligt hvil er overholdt.

En tilsvarende overtrædelse behandlet efter de skærpede bødesatser men uden ændring af gældende praksis ville blive sanktioneret med en bøde på kr. 1.500 til chaufføren og kr. 3.000 kr. til vognmanden – hvilket i sig selv er en tredobling af det oprindelige bødeniveau.

Vi finder derfor, at hver enkelt overtrædelse bør betragtes isoleret ved udmåling af straffen, således at der i det nævnte eksempel kun bliver straffet for overtrædelse af hviletiden, og at der ikke sker en akkumulering af køretiden. Dette svarer til den praksis, der anvendes i dag. En skærpelse af praksis som foreslået sammenholdt med gradueringen i grovhed bringer strafsanktioneringen for sådanne overtrædelser helt ud af proportion i relation til den trafiksikkerhedsmæssige risiko og konkurrencefordelen.

I det anførte eksempel har chaufføren ikke kørt 20 timer i træk, idet køreperioden har været afbrudt af et sammenhængende hvil på 7 timer. At dette skal resultere i en stigning i bødestørrelsen fra kr. 500 til kr. 11.500 for chaufføren og fra kr. 1.000 til kr. 22.500 for vognmanden står ikke mål med forseelsens karakter.

Derfor skal vi foreslå, at praksis vedrørende den akkumulerede køretid kun anvendes i de situationer, hvor den minimale hviletid er nedsat med mere end 30 pct. - svarende til grænsen for frakendelse af kørekortet.

Eksempel 3 - Køretid uden tilstrækkelige pauser efter 4½ times kørsel

Forordning nr. 3820/85 – art. 7

Efter en køretid på 4,5 time skal chaufføren afholde en pause på minimum 45 minutter. Pausen kan erstattes af afbrydelser på minimum 15 minutter, som kan indskydes i køretiden eller straks efter denne.

Nedenstående eksempel, er taget ud fra Politiets redegørelse til Rigsadvokaten.

En førers diagramark viser en samlet køretid på 6 timer. Kørslen har været afbrudt 2 gange. Første afbrydelse opmåles til 27 minutter og er derved en pause. Anden afbrydelse opmåles til 13 minutter, og medregnes derfor ikke som pause. Samlet pause bliver derfor i alt 27 minutter.

Straf

Efter de nye regler gives der mulighed for 5 pct. tolerance i udregningen af pausens længde. Det bevirker, at en samlet pause som minimum skal vare 42 min., eller at den enkelte afbrydelse skal vare minimum 14 min. og 15 sek., før det kan accepteres som værende en pause.

I ovennævnte eksempel betyder det, at den samlede pause er under 42 minutter, og at der således ikke er afholdt en lovlig pause efter 4 timer og 30 minutters køretid. Køretiden er som følge heraf overtrådt med 1 time og 30 minutter, hvilket svarer til en overskridelse af køretiden uden pauser på 33 pct. Overtrædelsen sanktioneres med bøde på kr. 3.500 til chaufføren efter oprunding. Da pausens længde endvidere er under 32 minutter svarende til en overtrædelse på 30 pct., udløses tillige en betinget frakendelse af førerretten. Vognmanden idømmes en bøde på kr. 7.000 efter oprunding.

På denne baggrund er vi af den opfattelse, at den valgte 5 pct. tolerance er for lille i forbindelse med beregningen af afholdte pauser. Den manuelle kontrol af diagramarkene bevirker, at der ved kontrol aflæsningen er en risiko for unøjagtigheder, som kræver en tolerance af en vis størrelse.

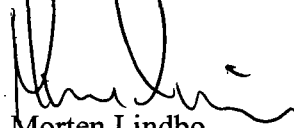
Havde ovenstående eksempel vist, at chaufføren havde anvendt sin ret til at indlægge 3 pauser af 15 minutter, men at disse alene havde haft en varighed på 14, 14 og 13 minutter, havde konsekvenserne været de samme.

Det er derfor af afgørende vigtighed, at tolerancegrænsen for beregningen af pauser hæves, når der er tale om sanktionering for manglende afholdelse af pauser.

Efter de gældende regler vil en overtrædelse som den skitserede med de gældende bødesatser og nuværende praksis udløse en bøde på kr. 500 til chaufføren og kr. 1.000 til vognmanden.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo