



Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Til: Folketingets Retsudvalg og Folketinget Trafikudvalg

## Et par forslag og synspunkter om cabotagekørsel, køre- og hviletid samt straf for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Gennem den seneste tid har der været sagt og skrevet meget om cabotagekørsel, køre- og hviletid samt straf for overtrædelse af køre- og hviletid. Debatten går meget på, hvor uretfærdigt det hele er, men der har været meget få forslag om konkrete ændringer.

Vores synspunkter er ment som et forslag og et input i debatten og skal derfor ikke betragtes som "de vise sten".

### Cabotagekørsel:

Pr. 14. maj 2010 begrænses udenlandske transportvirksomheders mulighed for at udføre lovlig cabotagekørsel i Danmark til 3 ture inden for 7 dage og i forbindelse med en international transport.

Ulovlig cabotagekørsel er i praksis særdeles vanskeligt at afsløre. Det, at en udenlandsk lastbil holder på en rasteplads og afventer en kørselsordre, er i sig selv ikke ulovligt og hvordan kontrollerer politiet at en udenlandsk chauffør fx er kommet til Danmark i forbindelse med en almindelig international transport eller hvordan kontrollerer politiet, at der kun er udført 3 cabotagekørsler og ikke 4 cabotagekørsler inden for de sidste 7 dage? I praksis er det en næsten umulig opgave. I den forbindelse skal man huske på at retsplejelovens regler som politiet skal overholde, når de kontrollerer en dansk transport også gælder, når politiet kontrollerer en udenlandsk transport. Politiet kan ikke bare gøre, hvad de har lyst til for at afsløre ulovlig cabotagekørsel.

Et forslag til en bedre kontrol kan fx være, at der i lovgivningen indføres en regel om, at det er den udenlandske transportør (chauffør), der har forpligtelsen til at kunne dokumentere, at han udfører lovlig cabotagekørsel. Hvordan dokumentationer foreligger, kan være op til den udenlandske transportør, men det kan fx være en kopi af transportdokumenter, kørselsrapporter, farts skriver- eller takografoplysninger, GPS- eller flådestyrings oplysninger mv. – altså en dokumentation for, hvad han har foretaget sig siden han kom til Danmark. Dokumentationen skal naturligvis kun kræves, hvis der rent faktisk udføres cabotagekørsel.

Kan chaufføren ikke dokumentere dette, må han ikke udføre cabotagekørsel i Danmark.

Ulovlig cabotagekørsel skal også fremover straffes med bøde til både chauffør og vognmand. Det kan i denne forbindelse være fristende at indføre en mulighed for midlertidigt at kunne fratage den udenlandske transportør (vognmand) retten til at udføre godskørsel i Danmark i en periode, men sådant "retsindgreb" mod den udenlandske transporter vil formentlig ikke kunne gennemføres uden samtidig også at indføre et tilsvarende indgreb mod danske transporter, der overtræder visse regler i godskørselsloven. Der må som bekendt ikke gøres forskel på danske- og udenlandske transportører.

Muligheden for - og konsekvenserne ved at pålægge den udenlandske transportør et sådant midlertidigt kørselsforbud bør undersøges nærmere.

### Køre- og hviletid:

Køre- og hviletidsreglerne er kommet for at blive. Det er vores vurdering, at mange af de danske fortolkninger er

lempeligere for chauffører og transportvirksomheder end de er i mange andre medlemslande. Sanktionerne ligger dog i den helt skrappe ende, men som vi har sagt mange gange før, er det efter vores mening, branchens egen skyld, at de skrappe sanktioner blev indført i 2006. Hvis chaufførerne og transportvirksomhederne havde været vågne i timen og havde taget sig lidt sammen, så overtrædelsesprocenten fra år 2000 frem mod år 2005 var faldet i stedet for at stige, tror vi ikke lovgiverne havde indført et så skrappt sanktionssystem.

*Det objektive ansvar*, som i dag påhviler arbejdsgiveren, blev indført for at sikre, at arbejdsgiveren ikke bevidstløst presser de ansatte til at begå overtrædelser, men derimod medvirker positivt til at det ikke sker.

Når vi taler køre- og hviletid kan det objektive ansvar kun pålægges en arbejdsgiver, hvis en overtrædelse er begået af en chauffør ansat hos ham og at kørslen er foretaget i arbejdsgiverens interesse. Vi tror, at det objektive ansvar er en god ide, men at det bør blødes lidt op, således at det kan fraviges i særlige tilfælde, hvor arbejdsgiverne kan dokumentere, at han har gjort alt hvad han formår for at undgå overtrædelser fx at det i ansættelseskontrakten klar er anført, at der ikke tolereres overtrædelser og han kan dokumentere, at alle chauffører regelmæssigt har modtaget den nødvendige instruktion (undervisning), at han kan dokumentere, at han har ført regelmæssig kontrol med de ansattes overholdelse af reglerne og at han kan dokumentere, at han har planlagt kørslen således at køre- og hviletidsreglerne rent faktisk kan overholdes.

*Virksomhedskontrollen* er en bagudvendt administrativ kontrol, hvor der typisk gennemgås diagramark eller data for ca. 22 arbejdsdage. Kontrollen kan blive en dyr og voldsom affære for både chauffør og transportvirksomhed. Chaufføren risikerer store bøder og frakendelse af kørekortet og dermed fratages han muligheden for at udføre sit erhverv og dette oven i købet lang tid efter kørslen er foretaget. Der kan gå op til mellem 1 og 2 år før afgørelsen falder og på det tidspunkt kører den pågældende chauffør måske for en anden vognmand eller måske er han slet ikke chauffør mere – han er måske pedel på skolen. Det kan godt virke noget uretfærdigt at han så lang tid efter forseelsen skal af med kørekortet.

Transportvirksomheden risikerer store bøder og frakendelse af vognmandstilladelserne.

Vi mener, at man godt kan slække lidt på sanktionsniveauet i.f.m virksomhedskontrollen uden at det samtidig betyder, at man mister det adfærdsregulerende element.

Et forslag til en alternativ sanktionspolitik i virksomhedskontrollen kan fx være, at man bibeholder det nuværende sanktionssystem med den ændring, at en chauffør maksimalt kan få en bøde på en nettomånedsløn pr. virksomhedskontrol og at han højst kan få **een** betinget frakendelse af kørekortet pr. virksomhedskontrol - med mindre, at der et tale om et "et uautoriseret konstruktivt indgreb" i fartsrudder eller takograf. Det bør fortsat give en ubetinget frakendelse af kørekortet.

Derved får chaufføren trods alt en alvorlig påmindelse om at reglerne **skal** overholdes samtidig med, at han kan fortsætte i sit job. En bøde på en nettomånedsløn vil gøre tilstrækkeligt ondt på de fleste chauffører.

Der bør også lægges loft over bødeniveauet for transportvirksomhederne. Bødeloftet kan fx fastsættes i forhold til antallet af chauffører, der er ansat i virksomheden. Transportvirksomheder, der har "ramt" bødeloftet (eller 75 % af bødeloftet) bør genindkaldes til kontrol inden for 1-1½ år med henblik på at kontrollere om virksomheden har foretaget de nødvendige "tilpasninger".

Rammer transportvirksomheden ved denne genindkaldelse atter "bødeloftet" bør næste sanktion - udover bøden - være frakendelse af retten til at udføre godstransport. Frakendelsen af retten til at udføre godstransport bør også ramme de transportvirksomheder, der ikke kører på vognmandstilladelser – altså firmabilerne.

*Vejkontrollen* er lidt anderledes, idet det er en her og nu kontrol, hvor chaufføren straffes i umiddelbart forlængelse af din brøde. Her mener vi dog også, at et tilsvarende loft over bødeniveauet, stadig vil have tilstrækkelig adfærdsregulerende effekt.

En alvorlig forseelse konstateret i en vejkontrol kan/vil i fremtiden medføre at hele transportvirksomheden indkaldes til virksomhedskontrol jf. intentionerne med det risikoklassificerede udvælgelsessystem<sup>1</sup>.

Derved opnås også i vejkontrollen en tilstrækkelig sammenhæng mellem kontrol, sanktion og adfærdsregulering.

*Udenlandske transportvirksomheder* indkaldes som bekendt ikke til kontrol i den danske virksomhedskontrol.

Kontrollen af udenlandske chauffører og transportvirksomheder sker som led i vejkontrollen.

Principielt bør der være samme kontrol og sanktioner for den udenlandske chauffør som for den danske chauffør.

Udenlandske chauffører bør straffes efter samme retningslinjer som danske. En udenlandsk chauffør (ikke nordiske)

<sup>1</sup> Jf. Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF artikel 9

bør - som det sker i dag - betale bøden på stedet og såfremt forseelsen berettiger det, skal han have en betinget frakendelse - her og nu. Den udenlandske transportvirksomhed bør straffes på lige fod med den danske transportvirksomhed.<sup>2</sup> Såfremt forseelsen er af en vis grovhed (fx manipulation eller mere end 30 % overtrædelse og lign.) bør de danske myndigheder, indberette forseelsen til myndighederne i den pgl. udenlandske chaufførs hjemland med henblik på at iværksætte de nødvendige tiltag mod transportvirksomheden i hjemlandet. En sådan ordning vil/kan naturligvis få samme konsekvenser for en dansk transportvirksomhed såfremt deres chauffør overtræder køre- og hviletidsreglerne i udlandet. Et sådan sanktionssystem tror vi, vil virke mere acceptabelt end det nuværende sanktionssystem og det er stadig vores opfattelse, at det samtidigt vil have en tilstrækkelig adfærdsregulerende effekt.

Venligst  
**Carl Peter Frederiksen**



cpf@tungvogn.dk

CC: Lastbilmagasinet, Transporttidende, TransInform, Eurodrivers, Transport og miljø

---

<sup>2</sup> Jf. intentionerne i Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA

**TungVognsSpecialisten** – en ny rådgivnings- og undervisningsvirksomhed for vejtransportbranchen.

**TungVognsSpecialisten**, der også forkortes "TVS", er etableret af 2 tidligere medarbejdere fra Rigspolitiets Tungvognssektion, Carl Peter Frederiksen og Henrik Brunstedt.

Carl Peter Frederiksen har været ansat i Rigspolitiets færdselsafdeling i ca. 23 år, heraf 10 år som leder af Tungvognssektionen. Henrik Brunstedt har været ansat i færdselsafdelingen i 15 år, hvor han de seneste 2 år var teamleder og kvalitetsansvarlig i Rigspolitiets virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet.

I en tid, hvor mange frygter for sit job eller for sin virksomhed gælder det om at disponere udgifterne rigtigt. Det gælder bl.a. om at undgå de unødvendige og store bøder for fx overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne eller for forkert brug af fartskriveren og takografen. Mange bøder og frakendelser af kørekortet skyldes ofte manglende viden eller manglende overblik hos chauffører og hos vognmænd.

Ta' fx en forebyggende "politikontrol", hvor du **ikke** risikerer at miste kørekortet eller en formue. Tegn fx et abonnement og giv bl.a. din transportvirksomhed et eller to årlige køre- og hviletidscheck. Du får en analyserapport, hvor du kan se, hvor din virksomhed har problemer og hvad du skal gøre for at gøre det rigtigt.

Er din transportvirksomhed indkaldt til køre- og hviletidskontrol? Fortvivl ikke. Lad **TungVognsSpecialisten** håndtere sagen for dig.

Har du behov for, at du eller at dine chauffører bliver efteruddannet, så de kan leve op til de krav du eller myndighederne stiller – så hjælper **TungVognsSpecialisten**.

Er du chauffør og har behov for at få analyseret dine egne køre- og hviletider – så kontakt **TungVognsSpecialisten**.

**TungVognsSpecialisten** tilbyder også rådgivning og undervisning inden for andre fagemner inden for tungvognsområdet.

Se mere på:

**[www.tungvogn.dk](http://www.tungvogn.dk)**