



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 23. november 2006
Dok.: MHL40044
Færdsels- og våbenkontoret

Udkast til tale

til ministeren til brug for besvarelsen af spørgsmål
nr. G (Alm. del) i åbent samråd i Folketingets Rets-
udvalg den 23. november 2006 kl. 15.00.

1. Samrådsspørgsmål

Retsudvalget har stillet følgende spørgsmål til besvarelse af justitsministeren i åbent samråd den 23. november 2006:

G: ”Hvilke overvejelser har ministeren om ændringer vedrørende sanktioner på køre- og hviletids-

området, herunder i forhold til ændringer og lempelser i den lovgivning der pr. 1/9-05 skærpede sanktionerne for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v.?”

Besvarelse af spørgsmål G

Først vil jeg gerne sige tak for invitationen til at komme her i Retsudvalget og redegøre for sanktionerne på køre- og hviletidsområdet.

Jeg vil starte med kort at orientere om den skærpelse af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet, som blev gennemført sidste år.

Jeg vil herefter redegøre for de drøftelser, der har været igennem foråret og sommeren og for de lempelser i tiltalepraksis, som jeg netop har gennemført.

Og afslutningsvis vil jeg skitsere, hvilke initiativer jeg mere fremadrettet har iværksat.

1. Den lovændring, som blev vedtaget sidste sommer, og som trådte i kraft sidste efterår, betød først og fremmest, at bøderne blev markant forhøjet og gradueret efter overtrædelsens grovhed.

Inden lovændringen var bødeniveauet efter regeringens opfattelse alt for lavt, nemlig 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til vognmanden for hver overtrædelse - uanset overtrædelsens grovhed.

Ud fra en betragtning om, at det ikke skal ikke kunne betale sig at overtræde reglerne, besluttede vi enstemmigt her i Folketinget at forhøje bøderne til 100 kr. til chaufføren og 200 kr. til vognmanden for hver procent, der køres for længe eller hviles for lidt. Der tolereres dog en overtrædelse på op til 5 procent, før der bliver rejst sigtelse.

Straffen for overtrædelse af de mere formelle regler om anvendelse af kontrolapparat og køreskiver blev også forhøjet.

Dette skyldes, at det er afgørende, at køreskiverne anvendes korrekt, hvis det skal kunne kontrolleres, at køre- og hviletidsreglerne bliver overholdt.

Med lovændringen blev der også skabt mulighed for at frakende førerretten ved de meget grove overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne og gentagne overtrædelser af reglerne om kontrolapparater og køreskiver.

Baggrunden for skærpelserne var, at det dels ved politiets kontroller og dels i forbindelse med en række voldsomme ulykker med især skibusser var konstateret, at reglerne i meget udbredt grad blev overtrådt.

2. Som I ved, har transportbranchen ønsket en række lempelser af det sanktionssystem, som vi skærpede sidste år.

Lad mig starte med at sige, at jeg ikke har nogen som helst interesse i, at der straffes hårdere, end hvad der er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden.

Justitsministeriet har derfor i løbet af foråret og sommeren 2006 afholdt en række møder med repræsentanter fra branchen, hvor også repræsentanter fra politi og anklagemyndighed har deltaget. På møderne er branchens ønsker blevet drøftet indgående.

Vi har i ministeriet herefter – i samråd med Rigsadvokaten og Rigspolitichefen – overvejet, hvilke af branchens ønsker vi kan imødekomme, uden at det går ud over færdselssikkerheden.

3. Overvejelserne mandede ud i, at der blev gennemført en række ændringer i tiltalepraksis på området med virkning fra den 31. oktober 2006.

Jeg vil kort ridse lempelserne op:

For det første har vi forbedret chaufføernes mulighed for undervejs selv at kontrollere, at de overholder reglerne, i og med, at vi nu tillader, at kontrolapparaterne åbnes kortvarigt under nogle nærmere angivne betingelser.

For det andet har vi ændret tiltalepraksis, så der kun udmåles én bøde til chauffør og vognmand, hvis der under kørslen ikke medbringes det lovpligtige antal køreskiver, uanset hvor mange skiver der mangler. Man skal dog efterfølgende kunne aflevere de manglende skiver til politiet.

For det tredje udmåles kun én bøde til chaufføren og vognmanden for hver køreskive, der er forkert udfyldt,

eller som mangler oplysninger, uanset hvor mange fejl eller ikke udfyldte felter, der er på hver skive. På den måde sikrer vi også, at det ikke kan betale sig bare at smide køreskiven væk, hvis der er flere fejl på den.

For det fjerde tillader vi nu, at chaufføren kortvarigt kører i bilen to gange i løbet af hviletiden, når der skal køres ombord eller fra borde på en færge eller et tog. Før tillod vi kun én afbrydelse af den type.

Ændringen svarer til, hvad der følger af den nye køre- og hviletidsforordning, som træder i kraft i hele EU til april 2007. Vi har dog valgt allerede nu at tilpasse vores praksis til de kommende regler.

For det femte tillader vi nu, at chaufførerne kan tage køreskiven ud af kontrolapparatet, også når hvilet holdes i køretøjet.

4. De fem ændringer udgør ikke en imødekommelse af alle branchens ønsker om lempelser. Branchen har ønsket langt mere vidtgående ændringer.

Dette gælder eksempelvis branchens ønske om, at fejl ved udfyldelse af køreskiver kun straffes, når myndighederne kan bevise, at der er tale om et forsætligt forsøg på at snyde med køreskiven for at dække over, at køre- og hviletidsreglerne ikke er overholdt.

Dette ønske har vi ikke imødekommet, fordi anklagemyndighedens bevisbyrde ved en straffesag ville blive nærmest umulig at løfte. Resultatet ville være, at reglerne om anvendelse af køreskiver i langt de fleste tilfælde ville kunne overtrædes straffrit.

Vi har heller ikke opfyldt branchens ønske om, at frakendelse af førerretten ikke skal kunne ske, når der kun er tale om overtrædelse af de formelle regler om kon-

trolapparater og køreskiver og heller ikke – eller kun betinget – når man bliver taget i virksomhedskontrollen.

Jeg er naturligvis enig med branchen i, at forkert brug af kontrolapparater eller køreskiver ikke i sig selv er trafikfarligt, men konsekvensen er, at det bliver så godt som umuligt for politiet at kontrollere, om chaufførerne overholder de egentlige køre- og hviletidsregler, hvis køreskiverne ikke anvendes korrekt.

Branchen har også ønsket, at der ikke skal ske sammenlægning af køretiden i forbindelse med for kort pause eller hvil – eller alternativt at der indføres en tolerancegrænse for, hvornår hvil eller pause er ”så meget for kort”, at det skal føre til en sammenlægning af køretiden før og efter det for korte hvil eller den for korte pause.

Baggrunden for, at vi indførte en sådan sammenlægning af køretid var, at der efter EU-reglerne er en undergrænse for, hvornår et ophold kan betragtes som et hvil eller

en pause, nemlig henholdsvis otte timer for hvilet og 15 minutter for pausen. Synspunktet er altså, at hvis vi når under disse grænser, kan man som udgangspunkt ikke sige, at chaufføren har holdt et hvil eller en pause.

Jeg vil dog lige for god ordens skyld præcisere, at kumulation alene har betydning for bøderne. Kun hvis reglerne om køretid, hviletid eller pauser – *isoleret set* – er overtrådt med mere end 30 pct., vil der kunne blive tale om frakendelse.

Branchen har også ønsket, at det skal være muligt at afbryde et hvil eller en pause for at kunne foretage af- og pålæsning, eksempelvis hvor en chauffør ankommer til destinationen, og den pågældende fragtterminal eller firma først åbner et par timer senere.

Branchen har ønsket, at chaufføren i de tilfælde skal kunne afbryde et hvil med henblik på at læse varen

af, når det pågældende sted åbner, og herefter fortsætte hvilet, som om det ikke havde været afbrudt.

EU-reglerne giver imidlertid kun mulighed for at flytte køretøjet uden at hvilet anses for afbrudt i såkaldte force majeure-situationer – eksempelvis hvor det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden – eller i forbindelse med ”færgereglen”, som jeg omtalte før.

Vi har dog på møderne oplyst branchen om, at afbrydelser af hvil eller pause accepteres af politiet, hvis det sker som følge af, at chaufføren er blevet beordret til at flytte køretøjet af en myndighed, og dette skrives på køreski-ven.

Det sidste, som branchen har ønsket, og som ikke er imødekommet, er en ændring af det objektive virksomhedsansvar, så der også kan lægges vægt på, hvad vognmanden har gjort aktivt for at forebygge overtrædelser, instruere sine chauffører osv.

Dertil vil jeg sige, at det er af helt afgørende betydning, at sanktionerne også over for vognmandsvirksomhederne er mærkbare, da kørslen sker i virksomhedens interesse. Med det objektive ansvar får virksomhederne et kraftigt incitament til sørge for, at de chauffører, som de har ansat, er grundigt uddannet og instrueret i overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

5. Jeg havde i går et møde med branchen, hvor jeg redtog gjorde nærmere for de overvejelser, der ligger til grund for de lempelser, som vi har indført.

Det var et meget positivt og konstruktivt møde, og jeg oplyste, at jeg ikke vil afvise, at der kan være behov for at lave yderligere tilpasninger af sanktionerne, herunder justeringer, der kræver ændring af færdselsloven.

Derfor har jeg bedt Rigsadvokaten om i samarbejde med Rigspolitichefen at følge området og udarbejde en rede-

gørelse, der kan give grundlag for at vurdere, om der er behov for yderligere ændringer af sanktionssystemet.

Jeg oplyste også, at jeg oprindeligt havde bedt om at modtage redegørelsen omkring årsskiftet 2007/2008, men da det fra flere sider er blevet tilkendegivet, at den tidshorisont er for lang, har jeg for at fremskynde processen i videst muligt omfang bedt om allerede ved udgangen af juni 2007 at modtage en foreløbig redegørelse om sanktionsniveauet på de områder, som ikke er omfattet af de 5 lempelser, som vi satte i kraft den 31. oktober 2006.

Herudover oplyste jeg, at jeg allerede nu vil bede mine embedsmænd om at indkalde branchen til et møde for at vurdere konkrete eksempler på sanktioner, som branchen finder for strenge.

Hvis Rigsadvokatens redegørelse eller vurderingen af de konkrete eksempler giver anledning til det, vil jeg ind-

kalde Folketingets partier til en drøftelse af yderligere administrative lempelser eller lovgivningsinitiativer.

Jeg vil afslutningsvis gerne understrege, at når jeg siger, at jeg er åben over for yderligere lempelser, så tænker jeg naturligvis kun på lempelser, der kan gennemføres uden, at det får negativ indflydelse på færdselssikkerheden.