



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

- 2 JULI 2008

Dato:
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsbeh: Anette Voigt Arnsted
Sagsnr.: 2006-84-0244
Dok.: AVA40690
+ bilag

Sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet

Som aftalt på møde den 27. maj 2008 skal Justitsministeriet hermed orientere transportbranchen om ministeriets stilling til spørgsmålet om, hvorvidt der bør foretages yderligere justeringer af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet.

Loven fra 2005 og de administrative lempelser i 2006 og 2007

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev bødeniveauet for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne skærpet væsentligt, ligesom der blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten. Baggrunden for skærpelsen af sanktionerne var bl.a., at politiets kontroller viste, at reglerne blev overtrådt i betydeligt omfang.

På baggrund af en række møder med transportbranchen og gennemgang af materiale indsendt af branchen har Justitsministeriet efter nærmere drøftelser med Rigsadvokaten og Rigspolitiet ad to omgange lempet de nye sanktioner ved at ændre tiltalepraksis på området, jf. cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 og cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007.

Lempelserne indebærer bl.a.,

- at der kun udmåles én bøde til henholdsvis fører og virksomhed, hvis føreren ved vejkontrol ikke som foreskrevet kan forevise køreskiverne for den pågældende uge og de forudgående 28 dage, forudsat at køreskiverne indsendes efterfølgende inden for en af politiet fastsat frist,
- at der uanset antallet af udfyldningsfejl på den enkelte køreskive kun udmåles én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hver skive, der er forkert udfyldt,

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

- at tolerancegrænsen for så vidt angår overtrædelse af reglerne om pauser er blevet udvidet til 5 minutter for hver enkelt pause,
- at der i stedet for kumulation af køretiden på hver side af en utilstrækkelig pause alene udløses en pausebøde på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til virksomheden, hvis pausen ikke er mere end 1/3 for kort, og
- at der for så vidt angår overtrædelser af reglerne om daglig hviletid blev indført en "1 times-regel", som betyder, at der ved for kort hvil kun sker kumulation af køretiden på hver side af det utilstrækkelige hvil, hvis hvilet er mere end 1 time for kort.

Rigsadvokatens redegørelse

På Justitsministeriets anmodning har Rigsadvokaten efter de ovennævnte lempelser fulgt området og udarbejdet en redegørelse om sanktionsniveauet i samarbejde med Rigspolitiet. Redegørelsen, som blev afgivet den 28. februar 2008, bygger på en gennemgang af de 514 sager om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, som blev endeligt afgjort i perioden fra den 11. april 2007 (hvor de seneste lempelser af tiltalepraksis trådte i kraft) og til den 31. oktober 2007.

Det konkluderes 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.

Transportbranchens responsum

Transportbranchen har indhentet et responsum, som er udarbejdet af lektor ph.d. cand.jur. Thomas Elmholm, Syddansk Universitet, på foranledning af DI Transport og ITD. I responsummet, som blev sendt til Justitsministeriet den 29. februar 2008, anbefales det bl.a.,

- 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, så absolut kumulation af mere end 2-3 bøder og samlede bøder på over 20.000 kr. er udelukket,

- at der indføres begrænsninger i det objektive virksomhedsansvar svarende til de nye regler i arbejdsmiljøloven,
- at det overvejes at lave en opdeling af overtrædelserne af reglerne om kontrolapparatet, så nogle overtrædelser udløser mindre bøder end andre, og
- at kun grove overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet skal medføre betinget/ubetinget frakendelse af førerretten,

Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet skal om transportbranchens responsum generelt bemærke, at det efter Justitsministeriets opfattelse ikke viser nogen retlige mangler ved det gældende sanktionssystem, men derimod indeholder retspolitiske argumenter for visse ændringer af systemet. Det bemærkes i øvrigt, at responsummet er udarbejdet, inden redegørelsen fra Rigsadvokaten om sanktionsniveauet forelå.

Vedrørende spørgsmålet om bødekumulation kan det oplyses, at ministeriet ikke finder grundlag for på køre- og hviletidsområdet at fravige færdselslovens almindelige princip om absolut kumulation af bøder.

For så vidt angår anbefalingen om at lempe det objektive virksomhedsansvar på samme måde som i arbejdsmiljøloven henvises der til Justitsministeriets svar af 27. februar 2008 på spørgsmål nr. 279 fra Folketingets Retsudvalg, som vedlægges i kopi.

For så vidt angår spørgsmålet om at opdele overtrædelserne af reglerne om kontrolapparatet med henblik på at lade sanktionerne variere alt efter overtrædelsestype skal Justitsministeriet særlig bemærke, at en sådan ordning blev overvejet i forbindelse med lovændringen i 2005. Justitsministeriet fandt imidlertid ikke grundlag for at foreslå en sådan ordning, idet alle overtrædelser af de formelle regler om kontrolapparatet principielt kan medvirke til at hindre kontrol af de materielle regler om køre- og hviletid. Justitsministeriet har i øvrigt i samarbejde med Rigspolitiet og Rigsadvokaten nu genovervejet spørgsmålet nøje uden at finde grundlag for en ændret vurdering.

Det skal i den forbindelse understreges, at selv om det gældende sanktionssystem ikke *generelt* kategoriserer bestemte typer af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet som mindre strafværdige end andre, så kan

en *konkret* vurdering af omstændighederne i en given sag godt føre til en reduktion af de takstmæssige bøder.

Det fremgår således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 33 f., at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet er udtryk for sjusk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, som f.eks. hvor diagramarket er udfyldt med J. Hansen, og virksomheden kun beskæftiger én person med dette navn, så vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Justitsministeriet er enig med transportbranchen i, at den nuværende ordning, hvor tre overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet på 3 år kan føre til betinget førerretsfrakendelse, er streng og kan føre til resultater, som kan forekomme urimelige. Hertil kommer, at risikoen for at miste kørekortet på grund af formelle fejl efter det oplyste er en stor psykisk belastning for chaufførerne.

Justitsministeriet finder af de ovenfor anførte grunde ikke, at det er en holdbar løsning at begrænse muligheden for frakendelse af førerretten til visse typer af overtrædelser vedrørende kontrolapparatet. Ministeriet finder heller ikke, at en skønsmæssig ordning, hvor overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet (alene) fører til frakendelse, hvis de efter en konkret vurdering kan anses for grove, er hensigtsmæssig.

Justitsministeriet finder derimod, at det antal "klip" på tre år, som fører til frakendelse af førerretten, bør hæves fra tre til seks. En sådan ordning er klar og entydig og vil dermed både være gennemsigtig for chaufførerne og let at administrere for myndighederne.

Det er endvidere Justitsministeriets vurdering, at en grænse på seks klip ikke vil ødelægge balancen mellem sanktionerne for overtrædelse af de formelle regler om kontrolapparatet på den ene side og de materielle regler om køre- og hviletid på den anden side. Ministeriet mener med andre ord ikke, at den skitserede lempelse vil tilskynde til formelle overtrædelser med henblik på at dække over materielle overtrædelser.

Den nævnte lempelse vil indebære,

- at førerretten frakendes *betinget* ved 6 klip i kørekortet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet inden for tre år mod 3 klip i dag, og
- at førerretten frakendes *ubetinget*, når man inden for tre år

- a) har fået i alt 12 klip (6+6) for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet mod 6 klip (3+3) i dag, eller
- b) har fået 6 klip (mod 3 klip i dag) og herudover har overtrådt de materielle køre- og hviletidsregler med mere end 30 pct. eller har overtrådt andre regler i færdselsloven, som i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

Selv om en betinget frakendelse af førerretten efter seks overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet på tre år efter Justitsministeriets opfattelse normalt vil være velbegrunder, så kan der tænkes særlige situationer, hvor frakendelse vil være en uforholdsmæssig streng sanktion.

Justitsministeriet finder derfor, at der samtidig med den nævnte forhøjelse af antallet af klip, som fører til frakendelse af førerretten, bør indføres en udtrykkelig hjemmel til under formildende omstændigheder at undlade at frakende førerretten betinget, selv om der foreligger seks overtrædelser vedrørende kontrolapparatet inden for 3 år. Det må anses for formildende omstændigheder, hvis det – som beskrevet i Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, side 33 f., der er refereret ovenfor – utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet alene skyldes sjudk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort.

Det bemærkes, at færdselsloven allerede indeholder mulighed for under særlig formildende omstændigheder at nøjes med en betinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor der som udgangspunkt skal ske ubetinget frakendelse, jf. færdselslovens § 126, stk. 2. Derimod er der efter de gældende regler ikke mulighed for at undlade at frakende førerretten betinget, hvis betingelserne for en sådan frakendelse er opfyldt.


Den skitserede lempelse af reglerne om frakendelse af førerretten kræver lovændring. Justitsministeriet agter at fremsætte lovforslag herom i næste folketingsamling.

Med venlig hilsen

Anette Arnstede



Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

JUSTITS 
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 27. februar 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-150-0580
Dok.: NFG40749

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 279 (Alm. del), som Folke-
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 30. januar 2008.

Lene Espersen

/
Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 279 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ministerens kommentarer udbedes til det forslag om lempelse af det objektive strafansvar for vognmænd, som fremgår af materiale modtaget fra DTL i tilknytning til møde med udvalget 24/1-08, jf. alm. del – bilag 152.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som har oplyst følgende:

”Det fremgår af DTL’s materiale til brug for mødet med Folketingets Retsudvalg, side 24 og 25, at branchen ønsker en tilsvarende lempelse af det objektive straffeansvar på køre- og hviletidsområdet, som den, der har fundet sted på arbejdsmiljøområdet.

DTL henviser i den forbindelse til arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, hvorefter en arbejdsgiver – i det omfang arbejdsgiveren har opfyldt sine pligter efter lovens kapitel 4 – ikke kan pålægges bødeansvar, hvis den ansatte overtræder lovgivningens krav om anvendelse af personlige værnemidler, anvendelse af udsagningsforanstaltninger, anvendelse af beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, anvendelse af forsvarlige arbejdsmetoder eller certifikater til kran og gaffeltruck.

Bestemmelsen i arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, blev indsat ved lov nr. 300 af 19. april 2006, og er en undtagelse til hovedreglen i § 83, stk. 1, om et objektivt individualansvar for arbejdsgiveren. Ifølge forarbejderne er formålet med bestemmelsen at begrænse arbejdsgiverens ansvar for visse overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen, som begås af de ansatte.

Om baggrunden herfor anføres det i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (L 14, Folketingsåret 2005-2006, afsnit 2.1.2.) bl.a., at arbejdsgivere kan blive straffet for ansattes overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen, uanset om arbejdsgiveren har opfyldt alle sine forpligtelser i arbejdsmiljølovens kapitel 4, herunder navnlig at arbejdsgiveren har sørget for, at arbejdsforholdene er sikkerheds- og sundhedsmæssige fuldt forsvarlige, at arbejdsgiveren har udarbejdet skriftlig arbejdspladsvurdering, at arbejdsgiveren fyldestående har instrueret de ansatte, at arbejdsgiveren har ført et effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, samt at arbejdsgiveren har sørget for, at samarbejdet om sikkerhed og sundhed kan finde sted, og deltager i samarbejdet.

Det fremgår videre, at arbejdsgiveren ved disse overtrædelser ikke kan forvente eller tage højde for, at den ansatte vil udføre ulovlige

handlinger, hvorfor det ikke synes rimeligt, at arbejdsgiveren i sådanne tilfælde skal straffes for den ansattes overtrædelser.

Ordningen i arbejdsmiljøloven indebærer således, at strafansvaret som udgangspunkt kun påhviler arbejdsgiveren, idet der dog i de nævnte undtagelsestilfælde kun pålægges arbejdstageren et strafansvar.

Ordningen på køre- og hviletidsområdet indebærer derimod, at der som udgangspunkt pålægges både arbejdsgiveren og arbejdstageren (chaufføren) et strafansvar ved overtrædelser.

Det objektive ansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet er hjemlet i færdselslovens § 118, stk. 9, hvorefter der kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet objektivet ansvar for (førens) overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Efter færdselslovens § 118, stk. 10, kan der endvidere pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Der henvises i den forbindelse til § 13 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvorefter der kan pålægges en arbejdsgiver bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, når kørslen er foretaget i arbejdsgiverens interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. Efter bekendtgørelsens § 14 kan der endvidere pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Hjemlen til at pålægge arbejdsgiveren objektivet ansvar for overtrædelse af forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport blev oprindeligt fastsat i § 2, stk. 2, i lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

Om baggrunden for indførelsen af objektivet ansvar for arbejdsgiveren for den ansattes overtrædelser fremgår det af bilaget til betænkningen til lovforslaget (FT 1972-73, tillæg B, sp. 31 ff), som indeholder arbejdsmarkedsudvalgets spørgsmål til arbejdsministeren og ministerens besvarelse, at bestemmelsen vil tilskynde arbejdsgiverne til at overvåge, at deres personale overholder forordningerne.

Som følge af en ressortomlægning mellem Arbejdsministeriet og Trafikministeriet blev bestemmelsen om det objektive ansvar for arbejdsgiveren indsat i færdselsloven ved lov nr. 187 af 30. marts 1999. Det blev i den forbindelse overvejet, om der fortsat var grundlag for at opretholde det objektive ansvar for arbejdsgiveren.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslaget (lovforslag 108, FT 1998-99), at det fortsat var Trafikministeriets opfattelse, at et objektivet ansvar på dette område er af væsentlig betydning

for at sikre, at vognmænd fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav.

Det bemærkes, at der på færdselslovens område tilsvarende gælder et objektivt ansvar for ejeren/brugeren af køretøjet ved overtrædelse af reglerne om overlæs.

Efter rigsadvokatens opfattelse er det objektive strafansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet fortsat velbegrundet.

Der henvises i den forbindelse til, at planlægningen af chaufførernes transportopgaver påhviler arbejdsgiveren, og at det også vil være arbejdsgiveren, der kan have en økonomisk interesse i, at reglerne ikke bliver overholdt.

Hertil kommer, at manglende overholdelse af reglerne om køre- og hviletid udgør en betydelig færdselssikkerhedsmæssig risiko for andre trafikanter. Det er derfor også af stor betydning for færdselssikkerheden, at arbejdsgiverne fortsat motiveres til at hindre chaufføren i at begå overtrædelser af reglerne.

En lempelse af det objektive ansvar som foreslået af DTL måtte i øvrigt antages at medføre, at der fremover vil skulle anvendes betydelig flere ressourcer på efterforskningen af disse sager med henblik på at få belyst, om chaufføren er blevet oplyst og instrueret tilstrækkeligt af arbejdsgiveren, om transporten af arbejdsgiveren er planlagt, så reglerne kan overholdes mv. Det bemærkes i den forbindelse, at en vejkontrol normalt omfatter chaufførens kørsel over de sidste 29 arbejdsdage, og at efterforskning af sagen dermed også skal omfatte arbejdsgiverens instruktion og planlægning mv. i den nævnte periode.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse.