

# INDHOLD

<b>INDLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>1. STYREGRUPPENS OVERVEJELSER .....</b>	<b>4</b>
<b>2. FORSTÆRKET UDDANNELSESMÆSSIG INDSATS.....</b>	<b>5</b>
<b>3. TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDE VEDRØRENDE TUNGE KØRETØJER.....</b>	<b>6</b>
3.1. KAMPAGNER .....	7
3.2. VIRKSOMHEDSPROGRAMMER .....	7
3.3. ERHVERVETS INDSATS FOR BEDRE TRAFIKSIKKERHED .....	8
3.4. INFORMATION, OPLYSNING OG VEJLEDNING .....	10
<b>4. ØVRIGE ANBEFALINGER.....</b>	<b>11</b>
4.1 MEDVIRKENANSVAR .....	11
4.2. ANALYSER AF VEJTRAFIKUHELD .....	11
4.3. EVENTUELLE ÆNDRINGER AF BUS- OG GODSKØRSELSLOVGIVNINGEN .....	12
4.4. BEDRE REGISTERADGANG .....	12
4.5. OVERVEJELSER VEDRØRENDE REGISTRERINGSATTESTERNE .....	13
4.6. MARKEDSOVERVÅGNING .....	13
<b>5. DET FREMTIDIGE STATISTIKGRUNDLAG PÅ LASTBIL- OG BUSOMRÅDET .....</b>	<b>13</b>
5.1. MERE NUANCERET STATISTIK.....	13
5.2. STYREGRUPPENS FORSLAG .....	14
5.2.1. Forslag vedrørende uheldsstatistikken.....	14
5.2.2. Forslag vedrørende overtrædelsesstatistikken .....	15
5.2.3. Sammenhængen mellem uhelds- og overtrædelsesstatistikken.....	15
<b>6. SANKTIONER I FORBINDELSE MED OVERTRÆDELSER AF BESTEMMELSERNE FOR LASTBILER OG BUSSE.....</b>	<b>16</b>
6.1. OVERORDNEDE OVERVEJELSER I FORBINDELSE MED EVENTUELLE FORSLAG TIL ÆNDRINGER I DEN NUVÆRENDE LOVGIVNING OG I SANKTIONSPRAKSIS PÅ OMRÅDET. ....	16
6.2. STYREGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRÆDELSER AF LOVGIVNINGEN. ....	21
6.3. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER. ....	23
<b>7. FORTSÆTTELSE AF STYREGRUPPENS ARBEJDE .....</b>	<b>24</b>

## Indledning

Dette aktionskatalog, der indeholder Styregruppens anbefalinger og forslag, er et uddrag af "Rapport om trafikikkerhedsmæssige forhold i relation til lastbiler og busser" afgivet af Styregruppen vedrørende lastbiler og busser i maj 1997.

Styregruppen fik af trafikministeren i sommeren 1996 til opgave at beskrive og analysere de trafikikkerhedsmæssige forhold på lastbil- og busområdet. Styregruppen fik endvidere til opgave at overveje, hvilke indsatspunkter der i det fremtidige trafikikkerhedsmæssige arbejde navnlig bør fokuseres på med henblik på at løse overtrædelses- og trafikikkerhedsproblemerne på lastbil- og busområdet.

I Styregruppens arbejde har deltaget repræsentanter fra Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Statens Bilinspektion, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rådet for Trafikikkerhedsforskning, Rigsadvokaten, Rigspolichefen, Dansk Speditørforening, Erhvervenes Transportudvalg, Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening samt Specialarbejderforbundet i Danmark.

Aktionskataloget indgår som nævnt tillige i Styregruppens samlede rapport. Med hensyn til den nærmere baggrund for Styregruppens indstillinger og anbefalinger henvises derfor til den samlede rapport med tilhørende bilag.

Det bemærkes, at forslagernes rækkefølge i aktionskataloget ikke er udtryk for en prioritering.

## 1. Styregruppens overvejelser

Styregruppen har taget udgangspunkt i, at en forbedring af trafikikkerheden på lastbil- og busområdet forudsætter en målrettet indsats på en lang række områder.

De foreslåede indsatsområder betragtes alle af Styregruppen som vigtige for, at målsætningen om en højnelse af trafikikkerheden og en reduktion af overtrædelsesomfanget kan nås. Styregruppen anbefaler derfor, at de forskellige forslag m.v. så vidt muligt iværksættes sideløbende for at sikre den størst mulige gennemslagskraft.

Trafikkerhed er i vidt omfang et spørgsmål om adfærd og holdninger. Derfor er det Styregruppens opfattelse, at de foreslåede initiativer mv. skal kunne medvirke til positive adfædsændringer blandt transportbranchens mange og forskellige aktører.

Styregruppen finder det afgørende, at den forebyggende indsats styrkes. Det kan navnlig ske gennem en forstærket uddannelsesmæssig indsats. Samtidig lægges der op til en større bevidsthedsindsats om trafikikkerhed i form af holdningskampagner og lignende.

Styregruppen finder det endvidere af stor betydning, at trafikikkerhedsarbejdet styrkes i den enkelte transportvirksomhed. I den forbindelse anbefales det, at der iværksættes et dansk pilotprojekt om afprøvning af konkrete virkemidler til fremme af trafikikkerheden med deltagelse af offentlige og private virksomheder.

Styregruppen er af den opfattelse, at indsatsen for en bedre trafikikkerhed og en reduktion af overtrædelsesniveauet så vidt muligt må målrettes mod alle former for kørsel med lastbiler og busser, herunder vognmandskørsel, firmakørsel, ikke-erhvervmæssig persontransport samt kørsel med udenlandske lastbiler og busser i Danmark. Styregruppen har fået udleveret en rapport fra Rådet for Trafikkerhedsforskning om uheld med lastbiler 1983 -1997, hvor bl.a. uheldsrisikoen for lastbiler, der anvendes til henholdsvis vognmandskørsel og firmakørsel, er undersøgt.

Det har indgået i Styregruppens overvejelser, at der allerede i dag i transportbranchen og i mange virksomheder arbejdes seriøst og målrettet med trafikikkerheden. Styregruppens forslag sigter derfor bl.a. mod at effektivisere og videreføre trafikikkerhedsarbejdet for hele branchen med det formål at forbedre trafikikkerheden inden for lastbil- og busområdet.

Styregruppen har desuden til brug for sine overvejelser vurderet behovet for ændringer i de eksisterende uhelds- og overtrædelsesstatistikker og de deri indehold-

te oplysninger samt behovet for yderligere viden om uheldssituationer, hvori tunge køretøjer er indblandet.

Det er Styregruppens opfattelse, at der er behov for en yderligere detaljering af de kendte statistikker vedrørende uheld med tunge køretøjer. Samtidig anbefaler Styregruppen, at Analysegruppen for Vejtrafikuheld (AVU), såfremt det igangværende projekt fortsætter efter udgangen af 1997 eller gøres permanent, kommer til at omfatte analyser af uheld med tunge køretøjer.

Styregruppen har endelig foretaget en gennemgang af sanktionsbestemmelserne i gældende dansk ret med relation til lastbil- og buskørsel, herunder færdselsloven, godskørselsloven og busloven. Styregruppen peger i den forbindelse på, at en øget kontrolindsats er nødvendig for at nedbringe overtrædelsesniveauet på lastbil- og busområdet og kommer med en række forslag til skærper af sanktionspraksis mv.

## **2. Forstærket uddannelsesmæssig indsats**

Det er Styregruppens overordnede opfattelse, at en forøget uddannelsesmæssig indsats på såvel chauffør-, transportleder- som vognmandsside vil være en væsentlig forudsætning for at fremme en virksomhedskultur, der på samme tid hylder kvalitet og trafiksikkerhed. Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at et højt uddannelses- og videnniveau indeholder et forebyggende element, der kan medvirke til at styrke bevidstheden om trafiksikkerheden i alle dele af lastbil- og buserhvervet.

Styregruppen peger på denne baggrund på muligheden for at styrke de trafiksikkerhedsmæssige elementer ved uddannelsen af såvel chauffører, transportledere som vognmænd. Tilsvarende elementer bør endvidere indgå i forbindelse med uddannelser rettet mod speditører og øvrige transportkøbere.

Kravene til uddannelse af erhvervschauffører i forbindelse med udstedelse af blå og hvide kvalifikationsbeviser vil således kunne ændres.

Styregruppen finder endvidere, at de uddannelses- og efteruddannelsesaktiviteter, der allerede pågår i en række større danske virksomheder såvel som i transporterhvervet som helhed, er af stor værdi.

Styregruppen afventer, at brancheorganisationerne for vognmændenes vedkommende vil komme med et oplæg til Trafikministeriet til, hvorledes den trafiksikkerhedsmæssige del af de af ministeriet godkendte og af organisationerne afholdte kvalifikationskurser vil kunne styrkes. Oplægget vil blive udarbejdet, når EU har fastlagt adgangskravene på gods- og busområdet. EU-Kommissionen har således i

februar 1997 fremlagt et forslag til ændring af det nuværende direktiv om adgang til gods- og buserhvervet. Direktivforslaget indeholder bl.a. nye og skærpede krav til kvalifikationskurserne på vognmandsområdet.

Det er samtidig Styregruppens opfattelse, at den undervisning i kørsel i glat føre, der i dag er en obligatorisk del af den danske køreuddannelse, har en positiv virkning for trafikikkerheden. Det kan imidlertid overvejes i større omfang generelt at prioritere behovet for risikolære i den eksisterende køreundervisning. Styregruppen noterer sig i den forbindelse, at der på landets AMU-centre lægges betydelig vægt på egentlig risikolære i uddannelsen af førere af lastbiler og busser. Styregruppen anbefaler, at AMU-kurserne yderligere styrkes på dette punkt samt at erfaringerne herfra inddrages i de fremtidige overvejelser.

Styregruppen forventer, at tiltag inden for såvel basisuddannelser som efteruddannelser for chauffører, mellemledere og ledere vil kunne medvirke til at styrke det faglige niveau i vognmandserhvervet.

### **3. Trafikkerhedsarbejde vedrørende tunge køretøjer**

Styregruppen lægger vægt på at understrege, at udover de generelle rammebetingelser for afviklingen af den tunge trafik er også adfærdsmønster og holdninger i transportbranchen af væsentlig betydning for trafikikkerheden.

Styregruppen påpeger således, at det samtidig med en forstærket indsats på uddannelses-, kontrol- og sanktionsområdet er nødvendigt med en holdningsændring hos alle aktører på lastbil- og busområdet, således at hensynet til trafikikkerheden og overholdelsen af gældende regler i højere grad bliver en selvfølge ved tilrettelæggelsen af lastbil- og bustransporter.

Det er efter Styregruppens opfattelse afgørende, at der ikke på lastbil- og busområdet må være en generel accept af, at reglerne overtrædes. Styregruppen peger i den forbindelse på muligheden for, at virksomhederne selv udarbejder handlingsplaner med henblik på generelt at styrke den trafikikkerhedsmæssige indsats. Dette er også i virksomhedernes interesse. Styregruppen finder det ligeledes nødvendigt med en mere direkte dialog mellem den enkelte virksomhed og myndighederne, herunder Rådet for Større Færdselssikkerhed, for at en sådan holdningsændring kan få maksimal effekt, ligesom eventuelle oplysnings- og informationskampagner skal være målrettet mod konkrete emner og problemstillinger. En forstærket målrettet indsats på det holdningsmæssige område vil således umiddelbart skulle afvente en mere præcis afdækning af, hvor de trafikikkerhedsmæssige problemer på lastbil- og busområdet er størst.

### **3.1. kampagner**

Det er Styregruppens opfattelse, at holdningsbearbejdelsen fortsat må anses for at være et ganske væsentligt element i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Styregruppen skal derfor anbefale, at målrettede holdningskampagner, der inddrager chauffører, vognmænd, transportkøbere, speditører samt virksomheder med firmakørsel, prioriteres højt i det fremtidige arbejde.

Styregruppen opfordrer på den baggrund navnlig til, at der arbejdes videre med en trafiksikkerhedskampagne vedrørende tunge køretøjer. Kampagnen har til formål at påvirke trafiksikkerhedsmæssige holdninger og adfærd blandt de forskellige aktører på transportmarkedet.

### **3.2. Virksomhedsprogrammer**

Styregruppen har vurderet erfaringerne fra en svensk undersøgelse af konkrete virkemidler til fremme af trafiksikkerhedsarbejdet i større virksomheder.

Det er Styregruppens opfattelse, at de erfaringer, der er gjort i Sverige vedrørende trafiksikkerhedsforbedringer i større virksomheder, viser, at der er et ganske betydeligt potentiale i konkret trafiksikkerhedsarbejde i den enkelte virksomhed.

I undersøgelsen blev effekten af gruppediskussioner, kampagner, bonusordninger og efteruddannelse vurderet i forhold til antallet af uheld. Undersøgelsen viste, at gruppediskussioner havde størst effekt med et fald på 44 % i antallet af uheld, mens effekten af efteruddannelse var på 37 %.

Styregruppen finder endvidere, at det ville være interessant, om der i Danmark kunne etableres forsøg af lignende karakter med henblik på at undersøge, om de svenske erfaringer kan overføres til Danmark. Styregruppen skal i den forbindelse pege på muligheden for, at en sådan ide medtages, når der som opfølgning på regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed skal laves særlige trafiksikkerheds-handlingsplaner for visse statslige virksomheder, idet det samtidig bemærkes, at regeringens handlingsplan også indeholder forslag om trafikhandlingsplaner for større private virksomheder.

Styregruppen foreslår på denne baggrund, at såvel myndigheder som erhvervet hurtigst muligt peger på egnede emner i den offentlige og private sektor, der vil kunne danne ramme om et pilotprojekt af denne karakter.

Styregruppen er samtidig opmærksom på, at det danske transporterhverv i vidt omfang bygger på enkeltmandsforretninger eller mindre virksomheder, der som følge af økonomiske, tidsmæssige og formentlig tillige motiveringsmæssige års-

ger ikke umiddelbart vil se sig i stand til at anvende de ressourcer og opfylde den målsætning, de omtalte virksomhedsplaner lægger op til.

### **3.3. Erhvervets indsats for bedre trafiksikkerhed**

Vognmandserhvervets og transportkøbernes organisationer har oplyst, at erhvervets hidtidige indsats på trafiksikkerhedsområdet især er koncentreret om uddannelses- og informationsinitiativer samt om udvikling og anvendelse af konkrete værktøjer og systemer, der kan sikre overholdelse af bestemmelserne vedrørende hastighed, køre- og hviletid, overlæs og tekniske mangler på lastbiler. Hertil kommer, at mange vognmænd generelt efterspørger materiel med en høj sikkerhed, ligesom der fokuseres på vedligeholdelse af materiellet. En hensigtsmæssig kørselsplanlægning med anvendelse af moderne teknologi har ligeledes haft en høj prioritet i branchen.

For at udbrede kendskabet til og sikre overholdelsen af gældende regler på trafiksikkerhedsområdet udfører vognmandsorganisationerne en betydelig informations-, vejlednings- og rådgivningsvirksomhed. Desuden medvirker organisationerne i tilrettelæggelsen og udformningen af forskellige uddannelser inden for transportområdet, hvor fokus ofte er rettet mod trafiksikkerhed. Organisationerne medvirker endvidere i udvikling af ny teknologi og IT-systemer. Endelig bestræber arbejdsgiverorganisationerne (Danske Vognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening) og SID sig på i fællesskab at tilrettelægge og formulere overenskomstforholdene, så de i sig selv er ansporende til regeloverholdelse.

Trafiksikkerhed inddrages allerede i dag i et vist omfang som en integreret del af virksomhedledelsen, kvalitetsstyringen samt miljø- og sikkerhedsstyringen i mange danske virksomheder. Der formuleres holdninger til etik, miljø og moral, og trafiksikkerhed indgår i virksomheders miljø- eller etiske regnskaber. Vognmandsfagets Arbejdsgiverforenings strategi frem mod år 2000 indeholder bl.a. et afsnit om miljø, etik og moral, hvor medlemsvirksomhederne opfordres til hver især at formulere strategier indeholdende holdninger til norm og etik.

Vognmandsorganisationerne har gennem flere år gennemført kurser, informationsmøder mv. i bl.a. køre- og hviletidsbestemmelserne og mulighederne for at optimere kørselsplanlægningen. Mange virksomheder har gennemført virksomhedstilpassede kurser for personalet, da det er en nødvendig forudsætning for overholdelse af lovgivningen, at såvel disponenter som chauffører har et indgående og detaljeret kendskab til forholdene.

Både myndigheder og transportkøbere retter i stigende grad fokus på køre- og hviletidsområdet. Vognmændene bruger mange ressourcer på at sikre

sig/dokumentere, at de selv og deres ansatte efterlever bestemmelserne. Det kan imidlertid være både tidkrævende og vanskeligt at aflæse diagramarkene. Derfor kan vognmænd, der anvender en særlig type diagramark, hos Foreningen af Danske Eksportvognmænd købe et system til egen elektronisk aflæsning af arkene. FDE tilbyder desuden mod betaling at kontrollere en virksomheds efterlevelse af køre- og hviletidsbestemmelserne og efterfølgende komme med konkrete anvisninger til forbedringer. Denne service, der er etableret 1. maj 1997, har fået en meget positiv modtagelse i branchen.

Professionelle transportvirksomheder har klare politikker og operationelle procedurer og instrukser, som kan sikre overholdelse af regler og love samt medvirke til at sikre gennemførelse af trafiksikre transporter. Det fremgår bl.a. af virksomhedernes chaufførhåndbøger. Danske Vognmænd og FDE har udviklet chaufførhåndbøger, der kan bruges som basis af virksomhederne. Danske Vognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter samt SID har i samarbejde arrangeret en årlig tilbagevendende chaufførkonkurrence om sikker kørsel, der er med til at sætte fokus på trafiksikkerheden.

Transportkøberne har ligeledes oplyst, at man i højere grad er blevet opmærksomme på at stille krav til transportører om, at gældende regler skal overholdes. Det gælder ikke mindst på det trafiksikkerhedsmæssige område, hvor transportkøbere stiller krav til køretøjernes tekniske stand og kræver dokumentation for, at transportopgaverne planlægges således, at de kan udføres med overholdelse af gældende køre- og hviletidsbestemmelser samt fastsætter mål og handlingsplaner for transportørernes efterlevelse heraf.

I tilknytning til materiellets vedligeholdelse har Danske Vognmænd i samarbejde med bl.a. Danmarks Automobilforhandler Forening gennem flere år haft en bremsekontrolordning i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af køretøjer.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Erhvervenes Transportudvalg har endvidere sammen udviklet en række konkrete hjælpeværktøjer til at tilvejebringe og formidle troværdig dokumentation for miljø- og sikkerhedspræstationer i forbindelse med godstransport. Disse hjælpeværktøjer er i 1997 publiceret i en fælles miljø- og sikkerhedshåndbog, og omfatter checklister med mulige virkemidler og ideer, der blandt andet kan støtte og inspirere til en indsats til at forbedre trafiksikkerhed og arbejdsmiljø. Håndbogen indeholder bl.a. en lovgivningsoversigt.

Håndbogen, der efter det oplyste er den første af sin art i Europa, vurderes i EU-Kommissionen med henblik på dens anvendelse i en europæisk sammenhæng.



Foreningen af Danske Eksportvognmænd har endvidere med Dansk Speditørforening i 1997 indgået overenskomst om almindelige kørselsbestemmelser for vejtransport (AKV 97). Bestemmelserne fastlægger generelle regler for vejtransport for derved at fremme et bedre aftalegrundlag, der samtidig øger opmærksomheden på de trafiksikkerhedsmæssige og miljømæssige aspekter ved transport ad landevej.

I foråret 1997 har Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og SID afholdt en fælles konference under temaet "Trafiksikker godstransport - hvad sker der i virksomhederne?". Konferencen fokuserede på virkemidler, som virksomhederne kan anvende i deres interne arbejde med at øge trafiksikkerheden. Det blev ved forskellige indlæg fra transportvirksomheder dokumenteret, at der i mange virksomheder er etableret tiltag og systemer, der fokuserer på trafiksikkerhed.

Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening har i foråret 1997 udsendt en opfordring til medlemmerne om en forbedring af erhvervschaufførernes sikkerhed og medsendt den i afsnit 3.2 omtalte svenske undersøgelse som inspirationskilde til at igangsætte et tilsvarende arbejde i virksomheden med henblik på at fremme trafiksikkerheden. Turistvognmændenes Landsforening har ligeledes orienteret medlemmerne om den svenske undersøgelse.

Vognmandsorganisationerne samt SID har endvidere deltaget i en række kampagner såvel nationalt som internationalt, herunder kampagner vedrørende cyklister, spejle og senest vedrørende hastighed i byer.

Vognmandsorganisationerne har desuden sammen med SID bidraget aktivt til Færdselsstyrelsens handlingsplan fra 1994 om køre- og hviletidsområdet, som der løbende i et samarbejde mellem parterne følges op på.

Vognmandsbranchen har i Styregruppen udtrykt, at man håber og forventer, at de mange tiltag, der de senere år er etableret, vil bidrage positivt til en forbedret trafiksikkerhed i relation til tunge køretøjer.

### **3.4. Information, oplysning og vejledning**

De initiativer, der tages på uddannelses-, kontrol- og sanktionsområdet for at højne trafiksikkerheden for de tunge køretøjer, skal suppleres med information, oplysning og vejledning. Ikke alene over for de aktører som Styregruppens arbejde primært omfatter, men også over for de grupper af medtrafikanter som færdes sammen med de tunge køretøjer.

Over for transportkøbere, speditører, virksomheder med firmakørsel, vognmænd og chauffører vil det være naturligt at videreudvikle det kampagnekoncept, som er

beskrevet i afsnit 3.1. I den forbindelse vil f.eks. forsøg med direkte dialog om trafiksikkerhed på virksomhederne, som har været gennemført med succes i Sverige, kunne afprøves i Danmark.

I de kommende år skal der i overensstemmelse med regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed sættes ind over for ulykker med høj hastighed, ulykker med sprit, ulykker med cykler og ulykker i kryds.

De informationskampagner, som skal gennemføres på de nævnte områder, vil også henvende sig til andre trafikanter. Styregruppen anbefaler i den forbindelse, at man, hvor det skønnes relevant, ved udformning af kampagnebudskaber informerer f.eks. cyklister og bilister om de særlige problemer, de tunge køretøjer har i trafikken - også selv når de tunge køretøjer overholder reglerne.

Styregruppen peger endelig på, at disse elementer ligeledes kan indgå i det store trafiksikkerhedsarbejde, der udføres lokalt i de kommunale trafiksikkerhedsudvalg.

## **4. Øvrige anbefalinger**

### **4.1 Medvirkenansvar**

Under Styregruppens arbejde er der udtrykt ønske om, at det overvejes nærmere at etablere et egentligt medvirkenansvar for transportformidlerne.

I den forbindelse er der i første omgang nedsat en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra bl.a. Erhvervsministeriet og Trafikministeriet. Branchen vil på et senere tidspunkt blive inddraget også i dette arbejde.

Styregruppen opfordrer på den baggrund til fortsættelse af det allerede påbegyndte arbejde i den nedsatte arbejdsgruppe, der har til opgave at analysere, hvorledes medvirkenansvar i højere grad kan inddrages i forbindelse med sanktioneringen af overtrædelser på lastbil- og busområdet, herunder eventuelt gennem lovgivning for transportformidlere og speditører.

### **4.2. Analyser af vejtrafikuheld**

Trafikministeriet oprettede 1. januar 1996 Analysegruppe for Vejtrafikuheld (AVU). Formålet med gruppens arbejde er at analysere udvalgte trafikuheld for derigennem at opnå en viden om forskellige uheldsfaktorer. Gruppen gennemfører videnskabelige undersøgelser af konkrete uheld. AVU-projektet afsluttes med udgangen af 1997.

Styregruppen peger på, at det er vigtigt, at der også foretages konkrete analyser af trafikuheld med tunge køretøjer. Gruppen finder det derfor oplagt, at AVU - såfremt projektet fortsætter eller gøres permanent - også kommer til at omfatte analyser af uheld med tunge køretøjer. Brancheorganisationerne har i den forbindelse udtrykt ønske om i givet fald at deltage i analysegruppens arbejde.

### **4.3. Eventuelle ændringer af bus- og godskørselslovgivningen**

Udover de tidligere omtalte overvejelser vedrørende ændringer i bus- og godskørselslovgivningen peger Styregruppen på, at det af kontrolhensyn vil være hensigtsmæssigt med en bredere adgang end i dag for Færdselsstyrelsen til at indhente oplysninger om ansøgere til vognmandstilladelser.

Der peges i den forbindelse særlig på, at der i bus- og godskørselslovgivningen tilvejebringes bedre adgang til at kontrollere personkredsen bag virksomhederne for at modvirke stråmandsvirksomhed. Der bør således kunne indhentes oplysninger om vandel og økonomi også for direktions- og bestyrelsesmedlemmer i de tilladelsesbaserede vognmandsvirksomheder.

Styregruppen er opmærksom på, at dette spørgsmål i øjeblikket behandles i Buslovsudvalget under Trafikministeriet, hvorfor gruppen foreslår, at resultatet heraf afventes.

Der er endvidere fra vognmandsbranchens side peget på, at praksis bør strammes med hensyn til det offentlige medvirken til etablering af akkordordninger m.v. i forbindelse med økonomisk nødlidende vognmandsvirksomheder. Det er således opfattelsen, at det offentlige i stigende grad godkender akkordordninger i vognmandsbranchen, der ikke burde være accepteret.

Styregruppen er principielt af den opfattelse, at told- og skattemyndighederne har kompetencen vedrørende indgåelse af akkordordninger også på vognmandsområdet. Imidlertid har gods- og buslovgivningens restancebestemmelser afgørende betydning for adgang til og forbliven i vognmandserhvervet. Færdselsstyrelsen vil derfor tage kontakt til Told- og Skattestyrelsen med henblik på en drøftelse af praksis på området.

### **4.4. Bedre registeradgang**

Der er i Styregruppen peget på, at Færdselsstyrelsen og politiet til brug for sin kontrolvirksomhed får en bredere adgang til at anvende registre, der indeholder relevante oplysninger om vejtransporterhvervets udøvere.

I den forbindelse er der samtidig peget på nødvendigheden af, at det fornødne samspil mellem de offentlige registre er til stede.

#### **4.5. Overvejelser vedrørende registreringsattesterne**

Styregruppen anmoder Færdselsstyrelsen og politiet om at vurdere, hvorvidt der måtte være behov for en ændring af de nuværende registreringsattester, således at f.eks. informationerne om det konkrete køretøjs tilladte akseltryk umiddelbart fremstår i en praktisk og anvendelsesorienteret form.

#### **4.6. Markedsovervågning**

Der er fra vognmandsbranchen peget på et ønske om etablering af en egentlig markedsovervågning omkring transporterhvervet, således at der udarbejdes detaljerede opgørelser, som gør det muligt mere kvalificeret at vurdere situationen i erhvervet, herunder de økonomiske og trafiksikkerhedsmæssige forhold.

En lignende markedsovervågningsordning har været praktiseret i mange år i Tyskland, hvor den ifølge vognmandsbranchen har haft stor positiv effekt.

Styregruppen skal pege på, at der bl.a. er udarbejdet et projekt fra Institut for Transportstudier vedrørende en forbedring af det statistiske grundlag om transporterhvervet.

Styregruppen udtrykker i den forbindelse sin støtte til projektet, hvortil der er anmodet om tilskud fra Trafikministeriet.

### **5. Det fremtidige statistikgrundlag på lastbil- og busområdet**

#### **5.1. Mere nuanceret statistik**

Styregruppen har konstateret, at den nuværende uhelds- og overtrædelsesstatistik på lastbil- og busområdet ikke umiddelbart peger på, hvor de trafiksikkerhedsmæssige problemer er størst - og dermed, hvor en målrettet indsats overfor lastbiler og busser vil kunne få den største effekt på trafiksikkerheden og overtrædelsesniveauet.

En nuanceret statistik er således en forudsætning for, at indsatsen for at forbedre den trafiksikkerhedsmæssige situation og komme overtrædelserne til livs kan målrettes mod de områder og de virksomhedstyper, hvor der er konstateret de største problemer.

## 5.2. Styregruppens forslag

Det bemærkes indledningsvis, at Styregruppen ikke har vurderet det nødvendige ressourcebehov, der måtte være forbundet med en gennemførelse af gruppens forslag.

Styregruppen har endvidere ikke fundet behov for at foreslå ændringer på opgavefordelingen mellem de myndigheder og institutioner, der i dag indsamler, behandler og/eller publicerer færdselsuheds- og overtrædelsesstatistik.

### 5.2.1. Forslag vedrørende uhedsstatistikken

Der er i Styregruppen enighed om, at der på grundlag af de i dag registrerede oplysninger om færdselsuheld er mulighed for at lave en meget detaljeret statistik, og at der derfor ikke kan peges på konkrete ønsker til ændringer i de statistiske registreringer. De eksisterende uhedsoplysninger vil således - ved at blive kombineret på en ny måde - allerede i dag kunne give et nuanceret og dækkende billede af uheld, hvori lastbiler og busser er involveret.

Styregruppen skal på denne baggrund foreslå, at der ud fra de eksisterende uhedsregistreringer søges tilvejebragt en statistik, der indeholder oplysninger om lastbiler med en totalvægt på henholdsvis 3,5-6 tons og lastbiler over 6 tons samt anvendelsesformer for de pågældende køretøjer (vognmands- eller firmakørsel). For bussernes vedkommende foreslås en opsplitning mellem uheld med rutebiler og uheld med turistbusser/anden buskørsel.

Styregruppen skal endvidere foreslå, at den eksisterende færdselsuhedsstatistik, der indeholder oplysninger om udstedelsesåret for de implicerede føreres kørekort, for uheld med tunge køretøjer suppleres med oplysninger om, hvornår føreren har erhvervet "stort kørekort".

Det bør samtidig undersøges, om personskadeoplysningerne i uhedsstatistikken, der indeholder oplysninger om omfanget af spirituspåvirkede førere, kørekortforhold (jf. dog ovenfor), overtrædelse af vigepligt samt skønnet hastighed sammenholdt med hastighedsbegrænsningen det pågældende sted, kan suppleres med oplysninger om overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, overlæs og tekniske fejl ved køretøjet.

Styregruppen skal foreslå, at det videre arbejde med at afdække, hvilke uhedsstatistikker der ønskes ved en kombination af de eksisterende statistikker, hurtigst muligt iværksættes.

Styregruppen skal endelig foreslå, at forsikringsselskaberne opfordres til at udarbejde en uhedsstatistik i en sådan form, at den kan anvendes i det trafikikkerhedsmæssige arbejde.

### ***5.2.2. Forslag vedrørende overtrædelsesstatistikken***

Styregruppen er enig om, at overtrædelsesstatistikkerne er de vigtigste redskaber til at identificere, hvilke bestemmelser for de tunge køretøjer der hyppigst overtrædes - og dermed de områder, hvor der umiddelbart kunne være et behov for en forstærket indsats fra myndighedernes og erhvervets side til at nedbringe antallet af overtrædelser.

For at kunne målrette indsatsen - der f.eks. kan være i form af forøget kontrol, oplysnings- og adfærdskampanjer samt uddannelsesmæssige tiltag - ikke alene mod typer af overtrædelser men også direkte mod de virksomheder, der begår overtrædelserne, skal et flertal af Styregruppen bestående af hele gruppen bortset fra Rigspolitiet foreslå, at den eksisterende overtrædelsesstatistik fra politiet nuanceres, således at det af statistikken fremgår, hvorvidt de konstaterede overtrædelser er begået af danske eller udenlandske køretøjer samt af tilladelsespligtige lastbiler og busser (vognmandskørsel og erhvervsmæssig personbefordring) eller af ikke-tilladelsespligtige køretøjer (henholdsvis firmakørsel og ikke-erhvervsmæssig personbefordring).

Styregruppen skal i den forbindelse samtidig foreslå, at politiets kontrolindsats på busområdet generelt styrkes, således at der tilvejebringes et større statistisk materiale vedrørende overtrædelser i denne branche.

Politiet er af den opfattelse, at det ikke har nogen trafikikkerhedsmæssig betydning at få registreret, hvem der begår overtrædelserne. Det er således politiets opfattelse, at en overtrædelse er en overtrædelse, uanset hvilken "tilladelsesmæssig ramme" den begås i, og at konsekvenserne for trafikikkerheden derfor er de samme.

Styregruppen hilser det velkommen, at Færdselsstyrelsens statistik vedrørende overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne fremover nuanceres efter henholdsvis firmakørsel, vognmandskørsel, erhvervsmæssig personbefordring og ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

### ***5.2.3. Sammenhængen mellem uheds- og overtrædelsesstatistikken***

Styregruppen gør opmærksom på, at der i dag ikke i statistikken sker en registrering af årsager til færdselsuheld. Det er derfor ikke umiddelbart muligt at se, hvorvidt overtrædelser af gældende bestemmelser har haft indflydelse på uheldene.

Styregruppen peger dog samtidig på, at årsagerne til færdselsuheld kan være meget komplekse, hvorfor det vil være vanskeligt at foretage en entydig registrering af uheldsårsager i den almindelige færdselsuheldsstatistik. Det vil formentlig i givet fald kræve detaljerede analyser af de enkelte uheld, hvorfor en sådan statistik over uheldsårsager vil være mere egnet til særlige ad hoc-forskningsprojekter. I den forbindelse henvises også til afsnit 4.2 vedrørende analyser af trafikuheld.

Imidlertid vil samkøring af en række af de eksisterende registreringer formentlig kunne give et fingerpeg om, hvorvidt visse kategorier af overtrædelser har været medvirkende årsager til færdselsuheld. I Danmarks Statistiks kriminalregister findes således afgørelser vedrørende overtrædelser af færdselsloven. Det vil derfor ved at samkøre kriminalregisteret med færdselsuheldsregisteret være muligt at få oplyst, om de uheldsimplicerede førere har særlig mange pådømte overtrædelser. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at oplysningerne om overtrædelser kun vedrører personer, og at der ikke findes oplysninger vedrørende afgørelser om overtrædelser af færdselsloven ud fra køretøjets art. En registreret overtrædelse kan således være foretaget med et andet køretøj end en lastbil eller bus.

Det bemærkes, at Styregruppen ikke har undersøgt, hvorvidt de foreslåede registersammenkøringer måtte rejse særlige problemer i forhold til den gældende registerlovgivning.

Styregruppen skal endelig foreslå, at det overvejes at udarbejde/sammensætte en særlig lastbil- og busstatistik - f.eks. på kvartalsbasis - indeholdende oplysninger om uheld og overtrædelser. En sådan statistiksamling vil kunne øge opmærksomheden i vognmandserhvervet om trafikikkerhedsmæssige problemer.

## **6. Sanktioner i forbindelse med overtrædelser af bestemmelserne for lastbiler og busser**

### **6.1. Overordnede overvejelser i forbindelse med eventuelle forslag til ændringer i den nuværende lovgivning og i sanktionspraksis på området.**

En øget kontrolindsats er efter Styregruppens opfattelse nødvendig for at bringe overtrædelsesomfanget på lastbil- og busområdet ned. Øget kontrol vil dels forøge "risikoen" for sanktioner mod de lastbil- og busvognmænd m.fl., der overtræder reglerne, dels medvirke til, at flere køretøjer, der måtte være til fare for trafikikkerheden, umiddelbart vil blive bragt til standsning.

Tilsvarende vil en skærpet og løbende kontrol med, om vognmandsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for udstedelse af vognmandstilladelser, medføre, at der hurtigere kan skrives ind overfor virksomheder, der er på vej ud i

økonomiske vanskeligheder eller vanskeligheder i øvrigt, der ville kunne få en uheldig indflydelse på virksomhedernes tilskyndelse til at overholde gældende regler.

Indsatsen overfor transportvirksomhederne må derfor styrkes såvel i forbindelse med politiets kontrol på landevejen som i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af adgangen til og den fortsatte tilknytning til vognmandserhvervene.

Myndighedsrepræsentanterne i Styregruppen peger samtidig på, at en øget kontrolindsats vil nødvendiggøre en tilførelse af yderligere ressourcer til disse opgaver. Særlig for så vidt angår Færdselsstyrelsen bemærkes, at en løbende overvågning af de tilladelsesmæssige forhold i vognmandsbranchen i form af opfølgende kontrol af f.eks. de erhvervmæssige kvalifikationskrav vil være en ny opgave, der ikke vil kunne gennemføres med styrelsens nuværende ressourcer.

Efter Styregruppens opfattelse er der to mulige udgangspunkter for at påvirke overtrædelsesudviklingen på lastbil- og busområdet, nemlig dels ved belønning af de "lovlydige" (det skal kunne betale sig at overholde lovgivningen på området), dels ved skærpede reaktioner overfor de "ulydige".

Belønning af lovlydige chauffører, ejere/brugere af køretøjerne, vognmænd, speditører og transportkøbere kommer imidlertid andre steder fra, f.eks. i forbindelse med bonusudbetalinger fra forsikringsselskaber, mindre sygefravær, færre reparationsomkostninger samt ordrer/bestillinger fra bevidste transportkøbere.

For at påvirke udviklingen finder Styregruppen, at man bør rette fokus mod de bilejere/brugere, vognmænd, chauffører, speditører og transportkøbere, der overtræder lovgivningen på området, hvilket efter Styregruppens opfattelse bl.a. bør ske ved øget kontrol og indførelse af skærpede sanktioner.

I den forbindelse foreslår Styregruppen, at anklagemyndighedens opmærksomhed bliver henledt på også straffelovens § 79, hvorefter den, som udøver virksomhed, som kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse, ved dom for strafbart forhold kan fratages retten til fortsat at udøve den pågældende virksomhed, eller til at udøve den under visse former, såfremt det udviste forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Styregruppen lægger således op til en generel skærpelse af sanktionsmulighederne på området. Det bemærkes i den forbindelse, at man fra vognmandsbranchens side alene kan foreslå en skærpelse af sanktionerne for så vidt angår grove og gentagne overtrædelser. Dette gælder specielt for så vidt angår tilbagekaldelse af tilladelser og konfiskation.



I den forbindelse har Styregruppen overvejet, hvilke midler der mest effektivt kan reducere antallet af lovovertrædelser på området. De overvejede midler retter sig enten mod ejere/brugere af køretøjet, vognmanden, chaufførerne, speditøren, transportkøberen eller dem alle.

Specielt for køre- og hviletidsområdet er det fra vognmandsbranchens side blevet anført, at det er vanskeligt at overholde alle regler til hver en tid til mindste detalje. I den forbindelse er det foreslået, at sanktionsniveauet fastsættes i forhold til grovheden af overtrædelserne og - såfremt der er tale om en vognmandsvirksomhed - forholdsmæssigt til antallet af tilladelser i den enkelte vognmandsvirksomhed. Efter forslaget bør der efter konstaterede grove overtrædelser ske en gentagen virksomhedskontrol.

Videre er der fra transportbranchens side blevet peget på muligheden af alene at tilbagekalde én eller flere tilladelser for en periode, eller som mulig sanktion at fastslå, at der i en periode ikke kan opnås (yderligere) tilladelser.

Fra myndighedsside er man sig bevidst, at der fra politisk hold er stillet forslag om overvejelse af etablering af et automatisk "pointsystem", således at et vist antal overtrædelser af lovgivningen som sådan på området medfører, at vognmandstilladelser inddrages. Fra vognmandsbranchens side har man imidlertid afvist spørgsmålet om indførelse af et automatisk "pointsystem". Branchen har derimod ønsket, at det nuværende indberetningssystem, hvorefter politiet underretter Færdselsstyrelsen om relevante overtrædelser på lastbil- og busområdet, fortsætter og forstærkes, således at der i hvert enkelt tilfælde foretages en samlet konkret vurdering.

Fra myndighedsside skal det foreslås, at det aftalte nye indberetningssystem snarest iværksættes og gives en chance. Såfremt dette system efter f.eks. en 2 års periode viser sig ikke at virke optimalt, skal det fra myndighedsside foreslås, at et automatisk "pointsystem" nærmere overvejes.

En øget brug af den eksisterende mulighed for bl.a. at tilbageholde køretøjer i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning, herunder særligt i forbindelse med overlæs, er efter Styregruppens opfattelse et særdeles effektivt middel, idet tilbageholdelse af et køretøj i kortere eller længere tid rammer såvel køretøjets ejer/bruger, vognmanden, chaufføren og speditøren som transportkøberen. Instrumentet kan således anvendes såvel i forbindelse med firmakørsel/vognmandskørsel/kørsel med udenlandsk køretøj samt i forbindelse med erhvervmæssig personbefordring henholdsvis ikke-erhvervmæssig personbefordring.

En øget brug af tilbagekaldelse af tilladelser vil primært ramme den berørte vognmand. Specielt i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser er det efter Styregruppens opfattelse vigtigt med en hurtig sagsbehandling fra myndighedernes side - så tiden ikke bliver en undskyldning for at undlade at tilbagekalde tilladelsen. Vognmandsbranchen bortset fra Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening peger i den forbindelse på, at en øget tilbagekaldelse af tilladelser kan medføre en risiko for, at der i højere grad etableres stråmandsvirksomhed.

Styregruppen er imidlertid af den opfattelse, at en eventuel risiko for efterfølgende etablering af stråmandsvirksomhed ikke skal have indflydelse på vurderingen af, om der skal ske tilbagekaldelse af tilladelser i forbindelse med overtrædelse af de gældende regler, men myndighedernes mulighed for at afdække stråmandsvirksomhed bør samtidig øges.

Øget brug af konfiskation af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning vil kunne anvendes, uanset hvilken transporttype der er tale om. Instrumentet vil primært ramme vognmanden og/eller ejeren/brugeren af køretøjet. Efter Styregruppens opfattelse vil en større risiko for at få tilbagekaldt tilladelser og for at få konfiskeret sit køretøj skærpe interessen for at overholde de gældende regler, ligesom disse instrumenter efter Styregruppens opfattelse er meget effektive midler til at ramme kundernes valg af transportør.

Herudover finder Styregruppen det vigtigt, at Trafikministeriet overvejer, hvorvidt der er behov for en ændring i lovgivningen på området, således at det også overfor domstolene præciseres, såfremt den hidtidige praksis i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser skal skærpes.

I denne forbindelse skal Styregruppen foreslå, at en anmodning om sagsanlæg efter tilbagekaldelse af tilladelser ikke skal have opsættende virkning, men dog således, at retten ved kendelse kan bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Den nuværende ordning, hvorefter en virksomhed efter Persontrafikrådets/Vejtransportrådets tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser kan fortsætte driften af virksomheden, hvis rådernes afgørelser er indbragt for domstolene, virker stødende for erhvervets andre udøvere.

Det er Styregruppens opfattelse, at en mere udbredt anvendelse af konfiskation ligeledes vil have en generalpræventiv effekt.

Det forekommer, at konfiskation opgives, fordi køretøjet tilhører en anden end den, der har ført køretøjet. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvor køretøjet er leaset. Det er Styregruppens opfattelse, at det kan være velbegrundet at foretage konfiskation, selv om køretøjet tilhører tredjemand, hvilket kan være tilfældet, hvor

køretøjet gentagne gange har været anvendt i forbindelse med grove overtrædelser af lovgivningen på området.

Styregruppen er sig bevidst, at det ovenfor anførte kan rejse nogle principielle retssikkerhedsmæssige spørgsmål.

I den forbindelse har Styregruppen bemærket, at Rigsadvokaten i handlingsplanen om spirituskørsel og spritdrab fra 1996 fra en arbejdsgruppe under Trafikministeriet og Justitsministeriet har tilkendegivet, at man vil være indstillet på at udsende retningslinier til anklagemyndigheden om anvendelse af konfiskation af køretøjer på det gældende retsgrundlag, herunder om gennemførelse af sager, der kan afklare, i hvilket omfang straffelovens § 77a giver mulighed for konfiskation af køretøjer, der tilhører andre end føreren. Rigsadvokaten har tilkendegivet, at retningslinierne vil blive udstedt, når Folketinget har taget stilling til et foreliggende forslag til lov om ændring af færdselsloven.

På denne baggrund er det Styregruppens indstilling, at Rigsadvokatens meddelelse og domstolens stillingtagen til de kommende sager må afventes.

Frakendelse af førerret i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning rammer primært chaufføren, men Styregruppen finder, at det kan være et effektivt adfærdsregulerende middel, idet en frakendelse i 1. gangstilfælde for andet end spirituskørsel som hovedregel sker betinget. En ubetinget førerretsfrakendelse vil for en chauffør ofte føre til afskedigelse.

I forbindelse med drøftelserne om førerretsfrakendelse har Styregruppen overvejet, hvorvidt det fra myndighedernes side vil være muligt automatisk at underrette en arbejdsgiver om, at en chauffør er blevet frakendt førerretten.

Som reglerne er udformet i dag skal arbejdstageren, det vil sige chaufførerne give tilladelse til, at arbejdsgiveren indhenter oplysninger om strafbare forhold.

Det er Styregruppens opfattelse, at en ændring af reglerne om videregivelse af fortrolige oplysninger, herunder om strafbare forhold, kan rumme retssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Hertil kommer, at der vil være praktiske problemer med en sådan ordning, idet myndighederne ofte ikke vil have kendskab til den pågældendes ansættelsesforhold.

Arbejdsgiveren må derfor fortsat selv sikre sig, at en chauffør lovligt kan føre køretøjet.

Skærpede bøder til de implicerede i transporten (køretøjets ejer/bruger/vognmand, chauffør, speditør og transportkøber) i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning graderet efter grovheden, farligheden af overtrædelsen og

gentagelsestilfælde, og således at bødestørrelsen ses i forhold til den opnåede gevinst ved overtrædelsen, finder Styregruppen også er et effektivt middel til at opnå en bedre overholdelse af lovgivningen på området.

Det er således gruppens principielle opfattelse, at bødeniveauet og opdagelsesrisikoen skal være så høj, at risikoen for opdagelse og straf ikke kan indregnes i den almindelige drift.

For at opnå succes med ovennævnte sanktioner finder Styregruppen, at det er nødvendigt med en øget kontrolindsats fra både politiets og Færdselsstyrelsens side.

Styregruppen skal her foreslå, at det fra såvel politiets som Færdselsstyrelsens side overvejes, hvorvidt visse af de målrettede kontroller kan tematiseres, således at man ved udvalgte kontroller retter opmærksomheden på en bestemt type transporter. Det foreslås endvidere til overvejelse, at der varsles forud for visse målrettede kontroller for derved at indskærpe de gældende regler, så de kan indgå i planlægningen af transporterne.

Styregruppen finder således sammenfattende, at skærpede sanktioner kombineret med kontrol og informationsvirksomhed vil kunne være medvirkende til, at flere køretøjsejere/brugere, vognmænd, chauffører, speditører og transportkøbere vil overholde færdsels-, godskørsels- og buslovgivningen samt bestemmelserne om køre- og hviletid (eller til at de, der ikke gør det, forlader erhvervet).

Styregruppen finder, at mange af de ovenfor beskrevne reaktioner/sanktioner vil være effektive midler, hvad enten man taler om indsatser mod overtrædelser af færdsels-, godskørsels- og buslovgivningen eller på køre- og hviletidsområdet, og uanset hvilken transporttype der er tale om.

## **6.2. Styregruppens forslag i forbindelse med overtrædelser af lovgivningen.**

På baggrund af en gennemgang af Rigspolitiets overtrædelsesstatistik og sanktionsmuligheder og praksis efter den eksisterende lovgivning har Styregruppen konkret vurderet behovet for en ændring og/eller skærpelse af sanktionsniveauet i relation til overtrædelser af færdsels-, godskørsels- og buslovgivningen samt bestemmelserne om køre- og hviletid.

Styregruppen er i den forbindelse opmærksom på den kritik, der er rejst af Rigspolitichefens overtrædelsesstatistik på tungvognsområdet, jf. gruppens 1. delrapport.

Kritikken kan imidlertid ikke bortforklare antallet af konstaterede lovovertrædelser.

Derfor er det - uanset den rejste kritik - Styregruppens opfattelse, at Rigspolitiets statistik på tungvognsområdet giver et billede af, hvilke overtrædelser der er særlig vigtige at fokusere på ved vurderingen af, hvorvidt der er behov for ændrede og skærpede sanktioner i forhold til lovgivningen på området.

Ifølge færdselspolitiets statistik (fra de af Rigspolitiets færdselspolitis gennemførte målrettede kontroller) er de hyppigste overtrædelser i forbindelse med kørsel med lastbil (og bus) følgende, idet det bemærkes, at opstillingen ikke er prioriteret:

- Tekniske fejl
- Overlæs og dimensioner
- Køre- og hviletid
- Hastighed/diagramark

Det er på denne baggrund styregruppens opfattelse, at det på en lang række områder er nødvendigt med en ændring og særligt en skærpelse af sanktionerne for at tilskynde til overholdelse af den gældende lovgivning på området. Styregruppen har i sine forslag ikke taget stilling til et præcist niveau for skærpelserne. En sådan præcisering må finde sted i forbindelse med og i det omfang det besluttet at udmønte arbejdsgruppens forslag.

For så vidt angår spørgsmålet om en stramning af adgangen til vognmandserhvervet bemærkes, at styregruppen ikke har taget stilling hertil under hensyntagen til det verserende arbejde i buslovudvalget, samt til et nyt direktivforslag fra EU om adgang til gods- og buserhvervet.

Endelig har styregruppen ikke taget stilling til spørgsmålet om indførelse af nye *specielle* sanktioner i relation til overtrædelser i forbindelse med firmakørsel, ikke-erhvervs-mæssig personbefordring og for overtrædelser begået af udenlandske køretøjer. Men styregruppen henstiller, at der hurtigst muligt etableres det nødvendige statistiske grundlag med henblik på at kunne vurdere behovet for og i givet fald, at fastsætte specielle sanktioner for også disse grupper ud fra ønsket om at fremme trafikikkerheden og skabe lige konkurrencevilkår.

I den forbindelse skal det bemærkes, at færdselslovgivningen og bestemmelserne om køre- og hviletid også gælder for udenlandske køretøjer, ligesom visse af de af styregruppen foreslåede sanktioner også vil ramme overtrædelser i forbindelse med firmakørsel, ikke-erhvervs-mæssig personbefordring og for overtrædelser begået af udenlandske køretøjer. (Styregruppens forslag om tilladelsesinddragelse vil derimod ikke ramme overtrædelser begået i forbindelse med firmakørsel og

ikke-erhvervsmæssig personbefordring, da disse transportformer ikke kræver tilladelse).

Styregruppens konkrete forslag i forbindelse med overtrædelser af henholdsvis færdselsloven, køre- og hviletidsbestemmelserne, godsloven samt busloven kan sammenfattes i følgende overordnede punkter:

- Øget kontrol fra myndighedernes side.
- En skærpelse af det eksisterende bødeniveau.
- Øget anvendelse af bestemmelserne om tilbageholdelse og konfiskation af køretøjer.
- Fra myndighedsside er det i Styregruppen foreslået, at der sker en generel stramning af praksis omkring tilbagekaldelse af tilladelser. Fra godsvognmandsbranchens side kan man alene anbefale en sådan stramning i forbindelse med grove og gentagne overtrædelser.

Styregruppens konkrete forslag er mere detaljeret præsenteret i den samlede rapport fra gruppen.

### **6.3. Afsluttende bemærkninger.**

Gennemførelsen af forslagene om skærpede bøder og en udvidet anvendelse af færdselslovens § 133 a om konfiskation vil formentlig kræve enten lovændringer eller tilkendegivelse fra Folketinget, f.eks. i form af en folketingsbeslutning, som kan have retskildeværdi.

Såfremt det måtte findes hensigtsmæssigt med en tydeliggørelse af den eksisterende hjemmel i godskørselslovgivningen til at tilbagekalde tilladelser også i forbindelse med overtrædelser af færdselsloven, vil en sådan tydeliggørelse kræve en ændring af færdselsloven.

Som anført ovenfor vil en øget brug af muligheden for tilbagekaldelse af tilladelser muligvis medføre et behov for en ændring i lovgivningen (godskørsels- og buslovgivningen), således at det på denne måde også overfor domstolene præciseres, at den hidtidige praksis i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser skal skærpes.

Det skal endvidere bemærkes, at en øget kontrolvirksomhed i forhold til den eksisterende kontrolvirksomhed fra såvel politiets som fra Færdselsstyrelsens side vil kræve tilførelse af øgede ressourcer.

## **7. Fortsættelse af Styregruppens arbejde**

Vognmandsbranchen har i Styregruppen foreslået, at gruppen opretholdes indtil videre med henblik på at følge de enkelte forslags implementering.

Styregruppen skal i den forbindelse henvise til den af Færdselsstyrelsen i september 1996 afholdte temadag om vejtransporterhvervet og trafiksikkerheden. Temadagen, hvori deltog involverede myndigheder og branchens organisationer, blev vel modtaget som et nyttigt forum for udveksling af synspunkter, til at følge den aktuelle situation på området samt til drøftelse af yderligere konkrete tiltag til reduktion af overtrædelses- og uheldsomfanget i vejtransporterhvervet.

På denne baggrund skal Styregruppen anbefale, at ideen med afholdelse af en årlig temadag på området fastholdes.

Herudover skal Styregruppen henlede opmærksomheden på, at det eventuelt er muligt at indhente inspiration fra den udenlandske sanktionspraksis i relation til overtrædelser af lovgivningen for busser og lastbiler. Af tidsmæssige årsager har Styregruppen imidlertid ikke indhentet disse oplysninger. Vognmandsbranchen opfordrer myndighederne til hurtigst muligt at indhente oplysninger om udenlandsk praksis på området.