

INDHOLD

FORORD

9

SAMMENFATNING OG HOVEDKONKLUSIONER (AKTIONSKATALOG)

13

1. STYREGRUPPENS OVERVEJELSER	13
2. FORSTÆRKET UDDANNELSESMÆSSIG INDSATS	14
3. TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDE VEDRØRENDE TUNGE KØRETØJER	15
3.1. KAMPAGNER	16
3.2. VIRKSOMHEDSPROGRAMMER	16
3.3. ERHVERVETS INDSATS FOR BEDRE TRAFIKSIKKERHED	17
3.4. INFORMATION, OPLYSNING OG VEJLEDNING	20
4. ØVRIGE ANBEFALINGER	20
4.1 MEDVIRKENANSVAR	20
4.2. ANALYSER AF VEJTRAFIKUHELD	21
4.3. EVENTUELLE ÆNDRINGER AF BUS- OG	
GODSKØRSELSLOVGIVNINGEN	21
4.4. BEDRE REGISTERADGANG	22
4.5. OVERVEJELSER VEDRØRENDE REGISTRERINGSATTESTERNE	22
4.6. MARKEDSOVERVÅGNING	22
5. DET FREMTIDIGE STATISTIKGRUNDLAG PÅ LASTBIL- OG	
BUSOMRÅDET	22
5.1. MERE NUANCERET STATISTIK	22
5.2. STYREGRUPPENS FORSLAG	23
5.2.1. FORSLAG VEDRØRENDE UHELDSSTATISTIKKEN	23
5.2.2. FORSLAG VEDRØRENDE OVERTRÆDELSESSTATISTIKKEN	24
5.2.3. SAMMENHÆNGEN MELLEM UHELDS- OG	
OVERTRÆDELSESSTATISTIKKEN	25
6. SANKTIONER I FORBINDELSE MED OVERTRÆDELSER AF	

BESTEMMELSERNE FOR LASTBILER OG BUSSE	26
6.1. OVERORDNEDE OVERVEJELSER I FORBINDELSE MED EVENTUELLE FORSLAG TIL ÆNDRINGER I DEN NUVÆRENDE LOVGIVNING OG I SANKTIONSPRAKSIS PÅ OMRÅDET.	26
6.2. STYREGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRÆDELSER AF LOVGIVNINGEN.	31
6.3. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER.	32
7. FORTSÆTTELSE AF STYREGRUPPENS ARBEJDE	33
 AFSNIT A. 1. DELRAPPORT	
35	
1. AFGRÆNSNINGER OG OMRÅDEFASTLÆGGELSE	35
1.1. LASTBILOMRÅDET	35
1.2. BUSOMRÅDET	35
2. ANVENDTE PARAMETRE TIL FASTLÆGGELSE OG VURDERING AF "NU-SITUATIONEN"	37
2.1. UHELDSVIDEN, DATABEARBEJDNING OG - INDSAMLINGSMETODER	37
2.2. OVERTRÆDELSE, KONTROL OG STATISTIK	37
2.3. ANDRE FAKTORER	37
3. UHELDSVIDEN, DATABEARBEJDNING OG -INDSAMLINGSMETODER	
38	
3.1. DATAINDSAMLING OG -BEARBEJDNING	38
3.1.1. DANMARKS STATISTIKS INDBERETNINGSSYSTEM OG FÆRDELSUHELDSSTATISTIK	38
3.1.2. VEJDIREKTORATETS ARBEJDE MED FÆRDELSUHELDSSTATISTIKKEN	39
3.1.3. RÅDET FOR TRAFIKSIKKERHEDSFORSKNINGS ARBEJDE MED FÆRDELSUHELDSSTATISTIKKEN	40
3.2. GENERELT OM UHELDSVIDEN PÅ BAGGRUND AF DET STATISTISKE MATERIALE	40
4. OVERTRÆDELSER, KONTROL OG STATISTIK	41

4.1. RIGSPOLITICHEFENS KONTROLLER OG STATISTIKKER	41
4.2. FÆRDSELSSTYRELSENS KONTROL OG STATISTIK PÅ KØRE- OG HVILETIDSOMRÅDET	44
5. ANDRE FAKTORER	44
5.1. ERHVERVSSTRUKTUREN.	45
5.1.1. UDVIKLINGEN I GODSVOGNMANDSERHVERVET.	45
5.1.2. UDVIKLINGEN I FIRMAKØRSLEN.	47
5.1.3. UDVIKLINGEN INDENFOR BUSVOGNMANDSERHVERVET.	48
5.2. GODSVOGNMANDSERHVERVETS ØKONOMISKE SITUATION	49
5.2.1. DEN ØKONOMISKE SITUATION I GODSVOGNMANDSERHVERVET	49
5.2.1.1. DEN INTERNATIONALE UDVIKLING	49
5.2.1.2. PRIS- OG TRANSPORTUDVIKLING	50
5.2.1.3. MILJØKRAV	50
5.2.2. DEN ØKONOMISKE SITUATION I BUSVOGNMANDSERHVERVET	51
5.3. ARBEJDSSTILRETTELÆGGELSE	51
5.4. UDDANNELSE	52
5.5. DEN KØRETØJSTEKNISKE STANDARD I ERHVERVET	53
5.6. KONTROL OG SANKTIONER	54
5.6.1. KONTROL	55
5.6.2. SANKTIONER	55
5.7. HOLDNINGER OG ADFÆRD	56
6. SAMMENFATNING (1. DELRAPPORT)	56
6.1. MERE NUANCERET STATISTIK	56
6.2. FORØGET KONTROLINDSATS	57
6.3. FORSTÆRKET UDDANNELSESMÆSSIG INDSATS	58
6.4. BREDERE OG MERE FORHOLDSMÆSSIG SANKTIONSANVENDELSE	58
6.5. MEDVIRKENANSVAR	58
6.6. HOLDNINGÆNDRING	59

AFSNIT B. IVÆRKSATTE INITIATIVER SOM FØLGE AF 1.

DELRAPPORT	59
1. SæRLIGE HENSTILLINGER	61
1.1. HENSTILLING TIL JUSTITSMINISTERIET	61
1.2. HENSTILLING TIL ERHVERVSMINISTERIET	61
1.3. HENSTILLING TIL FORSVARSMINISTERIET	62
1.4. HENSTILLING TIL FæRDSELSSTYRELSEN	62
2. TRAFIKSIKKERHEDSKAMPAGNE VEDRØRENDE TUNGE KØRETØJER	62
2	
2.1. MÅLGRUPPE 1 - TRANSPORTKØBERE	63
2.2. MÅLGRUPPE 2 - VOGNMÆND	63
2.3. MÅLGRUPPE 3 - CHAUFFØRER	63
2.4. DET VIDERE ARBEJDE	64
3. REGERINGENS HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKSIKKERHED ("EN ULYKKE ER EN FOR MEGET")	64

AFSNIT C. 2. DELRAPPORT

67	
1. DET FREMTIDIGE STATISTIKGRUNDLAG PÅ LASTBIL- OG BUSOMRÅDET	67
1.1. INDLEDNING	67
1.2. FæRDSELSUHELDSSTATISTIK	67
1.2.1. DANMARKS STATISTIKS UHELDSREGISTRERINGER	67
1.2.2. MULIGE STATISTIKSAMMENKØRINGER	69
1.3. OVERTRÆDELSESSTATISTIK	70
1.3.1. POLITIETS KONTROLSTATISTIK	70
1.3.2. OVERTRÆDELSESSTATISTIK PÅ BUSOMRÅDET	72
1.3.3. STATISTIK OVER TEKNISKE FEJL OG MANGLER	72
1.3.4. STATISTIK VEDRØRENDE OVERHOLDELSE AF KØRE- OG HVILETIDSBESTEMMELSERNE	72
1.4. ØVRIGE STATISTIKKER	73
1.4.1. UDENLANDSKE STATISTIKKER	73

1.5. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG	74
1.5.1. FORSLAG VEDRØRENDE UHELDSSTATISTIKKEN	74
1.5.2. FORSLAG VEDRØRENDE OVERTRÆDELSESSTATISTIKKEN	75
1.5.3. SAMMENHÆNGEN MELLEM UHELDS- OG OVERTRÆDELSSTATISTIKKEN	76
2. SANKTIONER I FORBINDELSE MED OVERTRÆDELSER AF BESTEMMELSER FOR LASTBILER OG BUSSE	77
2.1. DE HYPPIGST FOREKOMMENDE OVERTRÆDELSER AF GÆLDENDE BESTEMMELSER.	77
2.2. TILLADELSER OG INDBERETNINGSORDNING I FORBINDELSE MED GODSKØRSELSLOVGIVNINGEN, BUSLOVEN OG KØRE- OG HVILETID.	78
2.2.1. MEDDELELSE AF TILLADELSE TIL GODSKØRSEL FOR FREMMEDE REGNING.	79
2.2.1.1. FIRMAKØRSEL.	80
2.2.2. MEDDELELSE AF TILLADELSE TIL ERHVERVSMÆSSIG PERSONBEFORDRING I HENHOLD TIL BUSLOVGIVNINGEN.	80
2.2.2.1. IKKE-ERHVERVSMÆSSIG PERSONBEFORDRING.	81
2.2.3. BAGGRUND OG FORMÅL MED DEN GÆLDENDE INDBERETNINGSORDNING.	82
2.2.3.1. GÆLDENDE ORDNINGER.	82
2.2.3.2. UDVIDET INDBERETNINGSORDNING.	85
2.2.3.3. REAKTIONSMØNSTER.	86
2.2.3.3.1. ADMINISTRATIV RUTINE VEDRØRENDE INDBERETNINGER.	86
2.2.3.3.2. REAKTION I FORM AF TILBAGEKALDELSE ELLER ADVARSEL.	87
2.2.3.3.3. "REAKTIONSSSTRATEGI".	88
2.2.3.4. OVERVEJELSER AF SUPPLEMENT.	89
2.3. SANKTIONSMULIGHEDER OG PRAKSIS EFTER DEN EKSISTERENDE LOVGIVNING.	90
2.3.1. GENTAGELSESVIRKNING I FORBINDELSE MED NYE	

LOVOVERTRÆDELSER.	91
2.3.2. FÆRDSELSLOVEN.	93
2.3.2.1. BØDE, HÆFTE MV.	93
2.3.2.1.1. OVERLÆS	93
2.3.2.1.2. FEJL OG MANGLER VED KØRETØJER	96
2.3.2.1.3. KØRSEL UDEN FØRERRET ELLER KØREKORT	97
2.3.2.1.4. HASTIGHEDSOVERTRÆDELSER	98
2.3.2.2 TILBAGEHOLDELSE.	101
2.3.2.3. FRAKENDELSE AF FØRERRETEN.	101
2.3.2.3.1. MANGLER VED KØRETØJET	102
2.3.2.3.2. HASTIGHEDSOVERTRÆDELSER	103
2.3.2.4. INDDRAGELSE AF NUMMERPLADER.	104
2.3.2.5. KONFISKATION.	105
2.3.3. KØRE- OG HVILETID.	106
2.3.3.1. BØDE, HÆFTE MV.	107
2.3.3.2. TILBAGEHOLDELSE.	107
2.3.4. GODSKØRSELSLOVEN.	108
2.3.4.1. BØDE.	108
2.3.4.2. TILBAGEHOLDELSE.	109
2.3.4.3. TILBAGEKALDELSE AF TILLADELSER ELLER GODKENDELSER.	109
2.3.4.4. KONFISKATION.	110
2.3.4.5. INTERNATIONAL GODSKØRSEL.	111
2.3.4.5.1. BØDE.	111
2.3.4.5.2. TILBAGEKALDELSE AF TILLADELSER.	111
2.3.5. BUSLOVEN.	111
2.3.5.1. BØDE.	112
2.3.5.2. TILBAGEHOLDELSE.	112
2.3.5.3. TILBAGEKALDELSE AF TILLADELSER.	113
2.3.5.4. INTERNATIONAL BUSKØRSEL.	113
2.3.5.4.1. BØDE.	113
2.3.5.4.2. TILBAGEKALDELSE AF TILLADELSER.	113

2.4. FORSLAG TIL æNDREDE/SKæRPEDE SANKTIONER.	113
2.4.1. OVERORDNEDE OVERVEJELSER I FORBINDELSE MED EVENTUELLE FORSLAG TIL æNDRINGER I DEN NUVæRENDE LOVGIVNING OG I SANKTIONSPRAKSIS På OMRåDET.	115
2.4.1.1. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRæDELSER AF FæRDSELSLOVEN.	120
2.4.1.2. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRæDELSER AF KØRE- OG HVILETIDS-BESTEMMELSERNE.	121
2.4.1.3. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRæDELSER AF GODSKØRSELSLOVEN.	122
2.4.1.4. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG I FORBINDELSE MED OVERTRæDELSER AF BUSLOVEN.	124
2.4.1.5. AFSLUTTENDE BEMærKNINGER.	124
3. VIRKSOMHEDSPLANER	125
3.1. TRAFIKSIKKERHEDSMæSSIGE FORBEDRINGER I STØRRE VIRKSOMHEDER	126
3.2. TRæNINGSPROGRAMMER I DANSKE VIRKSOMHEDER	127
3.3. GLATFØRERKURSUS I NORGE	127
3.4. STYREGRUPPENS VURDERINGER	128
3.4.1. VIRKSOMHEDSPROGRAMMER	128
3.4.2. UDDANNELSE OG EFTERUDDANNELSE	128
3.4.3. KAMPAGNER	129
3.4.4. ANDET	129

BILAGSOVERSIGT

131

FORORD

Som følge af, at der bl.a. gennem Færdselspolitiets målrettede kontroller kunne konstateres et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, nedsatte den

daværende trafikminister i sommeren 1996 som led i en mere langsigtet strategi en styregruppe, der gennem et udredningsarbejde skulle beskrive og analysere problemstillingen.

Trafikministeren besluttede ligeledes at inddrage busområdet i dette udredningsarbejde.

Styregruppen fik endvidere til opgave at overveje, hvilke indsatspunkter der i det fremtidige trafiksikkerhedsmæssige arbejde navnlig bør fokuseres på med henblik på at løse problemerne på lastbil- og busområdet.

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

I Styregruppens møder har følgende personer deltaget:
Kontorchef Vibeke R. von Stemann, Trafikministeriet (formand),
Kontorchef Bo Tarp, Trafikministeriet (næstformand),
Direktør Torben Holm, Dansk Speditørforening,
Direktør Michael Svane, Danske Vognmænd,
Kontorchef Morten Lindbo, Danske Vognmænd,

Cheføkonom Ove Holm, Danske Vognmænd,
Direktør Palle Egebjerg, Erhvervenes Transportudvalg,
Direktør Jens Iwer Petersen, Foreningen af Danske
Eksportvognmænd,
Vicedir. Bent Holm Jørgensen, Foreningen af Danske
Eksportvognmænd,
Direktør Henning Korshøj Nielsen, Landsforeningen
Danmarks Bilruter,
Forretningsfører Leif Rasmussen,
Specialarbejderforbundet i Danmark,
Forretningsfører Leif Søllingwråe,
Specialarbejderforbundet i Danmark,
Vicekontorchef Susanne Haslund, Turistvognmændenes
Landsforening,
Direktør Poul Juelsbjerg, Vognmandsfagets
arbejdsgiverforening,
Kt.chef Carl-Peder Bondgaard, Vognmandsfagets
Arbejdsgiverforening
Rigsadvokatassessor Birgit Foltmar, Rigsadvokaten,
Vicepolitimester Marianne Gjedde-Nielsen,
Rigspolitichefen,
Vicepolitimester Martha Therkelsen, Rigspolitichefen,
Politiinspektør Mogens Wilbert, Rigspolitichefen,
Politikommisær Asger Lund Kristensen,
Rigspolitichefen,
Kontorchef Andreas Roost, Statens Bilinspektion,
Bo Andersson, Rådet for Større Færdselssikkerhed,
Forskningschef Niels Helberg, Rådet for
Trafiksikkerhedsforskning,
Hans Lund, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning,
Kontorchef Torkil Eriksen, Trafikministeriet,
Fuldmægtig Susanne Viuf, Trafikministeriet,

Fuldmægtig Marianne Thobo Køhler, Trafikministeriet,
Specialkonsulent Conni Jensen Madsen-Østerbye,
Trafikministeriet,
Direktør Christian Duus, Færdselsstyrelsen,
Kontorchef Jan Lindeskov, Færdselsstyrelsen,
Kontorchef Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen,
Fuldmægtig Kirsten Boesen, Færdselsstyrelsen,
Fuldmægtig Henrik Lindegaard Christensen,
Færdselsstyrelsen.

Udredningsarbejdet består af to delrapporter.

Den første delrapport blev afleveret til trafikministeren i december 1996. Rapporten, der indgår som afsnit A i det samlede udredningsarbejde, indeholder en beskrivelse af de øjeblikkelige forhold på lastbil- og busområdet. 1. delrapport indeholder således en beskrivelse af uheldsviden, databehandling og indsamlingsmetoder samt en gennemgang af Rigspolitechefens og Færdselsstyrelsens kontroller og statistikker på området. Herudover indeholder 1. delrapport en mere bred beskrivelse af erhvervets forhold i øvrigt, herunder erhvervsstrukturen, udviklingen i gods- og busvognmandserhvervet, den økonomiske situation, arbejdstilrettelæggelsen, uddannelsessystemet samt den køretøjstekniske standard i erhvervet.

Udredningsarbejdets 2. delrapport, der i den samlede rapport indgår som afsnit C, indeholder en samlet

oversigt over de midler og instrumenter, f.eks. adgangskrav, kontrol, sanktioner og oplysnings- og informationsmateriale, der i dag anvendes på området samt en opgørelse af (rest)forslag, herunder en analyse af mulige tiltag samt anbefalinger til trafikministeren af, hvilke indsatsområder der anbefales prioriteret i det fremtidige arbejde.

Styregruppen har som led i udredningsarbejdet haft nedsat to arbejdsgrupper.

Styregruppen besluttede således allerede tidligt, at en arbejdsgruppe under Færdselsstyrelsens ledelse skulle udarbejde udkast dels til en nærmere beskrivelse af det foreliggende statistiske materiale på lastbil- og busområdet, dels en beskrivelse af kendskabet til omfanget og udviklingen på overtrædelses- og uheldsområdet. Arbejdsgruppen fortsatte efter afleveringen af 1. delrapport sit arbejde, og har som led i udarbejdelsen af 2. delrapport foretaget en analyse og vurdering af, hvilke krav der bør stilles til det fremtidige statistikgrundlag på overtrædelses- og uheldsområdet.

På baggrund af indstillingerne i 1. delrapport besluttede Styregruppen endvidere at nedsætte en arbejdsgruppe med henblik på en nærmere analyse og beskrivelse af bestemmelserne vedrørende sanktioner på lastbil- og busområdet. Arbejdsgruppen skulle ligeledes komme med forslag til initiativer og indsatspunkter til brug for Styregruppens overvejelser.

Det er i 1. delrapport omtalt, at anbefalinger og initiativer, der er en følge af konklusionerne i de enkelte delrapporter, ville kunne iværksættes sideløbende med udarbejdelsen af de resterende dele af den samlede rapport. Den samlede rapport indeholder på den baggrund som afsnit B endvidere et kort mellemafsnit, der beskriver de væsentligste initiativer, der er iværksat som følge af overvejelserne og indstillingerne i 1. delrapport.

Trafikministeriet, maj 1997

Vibeke R. von Stemann

(Formand)

Sammenfatning og hovedkonklusioner (Aktionskatalog)

1. Styregruppens overvejelser

Styregruppen har taget udgangspunkt i, at en forbedring af trafiksikkerheden 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 adfærdændringer 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 bevidstgørelse 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-

erhvervsmæssig persontransport samt kørsel med udenlandske lastbiler og busser i Danmark. Styregruppen har fået udleveret en rapport fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning 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 trafiksikkerheden. Styregruppens forslag sigter derfor bl.a. mod at effektivisere og videreføre trafiksikkerhedsarbejdet for hele branchen med det formål at forbedre trafiksikkerheden 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 indeholdte 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 trafiksikkerheden. Det kan imidlertid overvejes i større omfang generelt at prioritere behovet for risikoløse i den eksisterende køreundervisning. Styregruppen noterer sig i den forbindelse, at der på landets AMU-centre lægges betydelig vægt på egentlig risikoløse 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, mellemedere og ledere vil kunne medvirke til at styrke det faglige niveau i vognmandserhvervet.

3. Trafiksikkerhedsarbejde vedrørende tunge køretøjer

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

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 trafiksikkerheden 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 trafikikkerhedsforbedringer i større virksomheder, viser, at der er et ganske betydeligt potentiale i konkret trafikikkerhedsarbejde 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 trafikikkerhed skal laves særlige trafikikkerhedshandlingsplaner 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 årsager 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 for 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 gods- kørselslovgivningen 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 offentliges 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 trafikikkerheden og overtrædelsesniveauet.

En nuanceret statistik er således en forudsætning for, at indsatsen for at forbedre den trafikikkerhedsmæssige 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 færdselsuhelds- og overtrædelsesstatistik.

5.2.1. Forslag vedrørende uheldsstatistikken

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 uheldsoplysninger 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 uheldsregistreringer 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 færdselsuheldsstatistik, 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 uheldsstatistikken, 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 uheldsstatistikker der ønskes ved en

kombination af de eksisterende statistikker, hurtigst muligt iværksættes.

Styregruppen skal endelig foreslå, at forsikringsselskaberne opfordres til at udarbejde en uheldsstatistik i en sådan form, at den kan anvendes i det trafiksikkerhedsmæssige 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 trafiksikkerhedsmæssig 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 trafiksikkerheden 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 uhelds- 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 trafiksikkerheden, 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 erhvervsmæssige 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 begrunder 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 erhvervsmæssig personbefordring henholdsvis ikke-erhvervsmæssig 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 rådenes 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 domstolenes 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/vogn-mand, chauffør, speditør og transportkøber) i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning gradueret 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 transportere. 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 Rigspolitichefens 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 Rigspolitichefens 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-erhvervsmæssig 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 trafiksikkerheden 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-erhvervsmæssig 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 henvide til den af Færdselsstyrelsen i september 1996 afholdte temadag om vejtransporterhvervet og trafikikkerheden. 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.

AFSNIT A. 1. DELRAPPORT

1. Afgrænsninger og områdefastlæggelse

For at fastlægge Styregruppens opgave på lastbil- og busområdet, er det nødvendigt at fastslå hvilke køretøjer og hvilken kørsel, der skal være omfattet af arbejdet.

1.1. Lastbilområdet

Lastbiler, som er omfattet af lov om godskørsel, er motorkøretøjer og vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons.

I henhold til lov om godskørsel kræver udførelse af godskørsel for fremmed regning en forud meddelt tilladelse, når kørslen udføres af et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons. Ved registrering af en lastbil til vognmandskørsel forevises en vognmandstilladelse, og køretøjet får en transportmarkering for vognmandskørsel i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Udføres der firmakørsel, dvs. kørsel med egne varer,

skal lastbilen blot anmeldes til firmakørsel ved registreringen på motorkontoret. Køretøjet får en transportmarkering for firmakørsel i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Herefter er såvel lastbiler, der udfører godskørsel for fremmed regning som lastbiler, der udfører firmakørsel, og som er omfattet af den ovenfor anførte vægtgrænse, omfattet af Styregruppens kommissorium.

1.2. Busområdet

Busser, som er omfattet af lov om buskørsel, er motorkøretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet.

I henhold til lov om buskørsel kræver udførelse af erhvervsmæssig personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, en tilladelse.

På grundlag af tilladelsen kan der udføres turist- og bestillingskørsel.

Ved turistkørsel forstås befording med samme køretøj af en gruppe personer fra et område og tilbage til dette således, at køretøjet først, når hele turen er afsluttet, benyttes til befording af andre.

Ved bestillingskørsel forstås lejlighedsvis befording af en på forhånd sluttet kreds af personer efter bestilling på vognejerens bopæl eller forretningssted

og efter forud fastsat betaling, der erlægges samlet af den, der har bestilt kørslen.

Udføres der rutekørsel kræves der tillige tilladelse hertil. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder.

Hvis adgangen til at benytte rutekørslen er åben for alle, betegnes den som "almindelig rutekørsel". Hvis kun bestemte kategorier af personer befordres, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Kørslen anses for ikke-erhvervsmæssig personbefordring, såfremt følgende kriterier er opfyldt:

- 1) Kørslen skal udføres vederlagsfrit,
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af bussen eller en hos denne ansat person, og
- 3) kørslen skal være led i anden virksomhed, idet der
- 4) udelukkende må befordres personer med nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Som eksempler på ikke-erhvervsmæssig personbefordring kan nævnes kommuners kørsel med plejehjemsbeboere, skolers kørsel med elever og sportsforeningers kørsel med medlemmer.

Dertil kommer den private buskørsel, som privatpersoner udfører for sig selv og familien. Ikke-erhvervsmæssig personbefordring kræver ikke tilladelse.

Ved registrering af en bus til turist- og bestillingskørsel forevises en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og bussen får en transportmarkering i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Ved registrering af en bus til rutekørsel forevises rutetilladelsen eller rutekontrakten.

Ved registrering til ikke- erhvervsmæssig personbefordring og til privat kørsel forevises ingen dokumentation for kørslen.

Den enkelte bus vil i Centralregisteret for Motorkøretøjer ved indregistreringen blive anført med, hvilken kørsel bussen skal anvendes til. Busser bliver således markeret til anvendelse "rutekørsel" eller "buskørsel", som omfatter turist- og bestillingskørsel, eller "privat buskørsel" eller "særlig anvendelse", som omfatter den ikke-erhvervsmæssige personbefordring

Området for Styregruppens overvejelser dækker dels den erhvervsmæssige udnyttelse af busser, dels den ikke-erhvervsmæssige personbefordring.

Der vil dog også være mulighed for at opdele de registrerede busser på totalvægt eller passagerantal, således at kun de "store" busser omfattes af

Styregruppens overvejelser.

2. Anvendte parametre til fastlæggelse og vurdering af "nu-situationen"

Beskrivelsen af den øjeblikkelige trafiksikkerhedsmæssige situation på lastbil- og busområdet tager udgangspunkt i en række forskellige faktorer.

2.1. Uheldsviden, databearbejdning og -indsamlingsmetoder

En væsentlig faktor i beskrivelsen af "nu-situationen" er den aktuelle viden om uheld og uheldstyper på lastbil- og busområdet, herunder navnlig de anvendte metoder med hensyn til indsamling og bearbejdning af data.

En nærmere gennemgang af disse spørgsmål findes nedenfor under punkt 3.

2.2. Overtrædelse, kontrol og statistik

En anden væsentlig faktor af betydning for beskrivelsen af "nu-situationen" er det aktuelle omfang af overtrædelser, kontrollen hermed samt indsamling og bearbejdelse af statistiske data, der kan beskrive udviklingen i overtrædelsesomfanget mv. på lastbil- og busområdet.

Navnlig på to områder foreligger der materiale om overtrædelsernes omfang og udvikling. Dels udarbejder Rigspolitichefen i forbindelse med politiets kontroller på vejene statistikker om overtrædelser af de forskellige regelsæt på området. Rigspolitiet har til brug for dette arbejde udarbejdet et notat herom, der findes som bilag. Dels udarbejdes der i forbindelse med Færdselsstyrelsens løbende kontrol af overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne materiale, som belyser overtrædelsesomfanget på dette område.

En nærmere gennemgang af disse spørgsmål og det tilgængelige statistiske materiale findes nedenfor under punkt 4.

2.3. Andre faktorer

Udover de allerede nævnte faktorer, vil rapporten også søge at give et billede af, hvilke yderligere faktorer og årsagssammenhænge, der eventuelt kan have indvirkning på "nu-situationen".

En nærmere analyse og gennemgang af disse øvrige faktorer gives nedenfor under punkt 5.

3. Uheldsviden, databearbejdning og -indsamlingsmetoder

3.1. Dataindsamling og -bearbejdning

Indsamling af oplysninger om færdselsuheld samt den første offentliggørelse heraf foretages af Danmarks Statistik. Færdselsuheldsstatistikens grunddata benyttes herefter løbende af bl.a. Vejdirektoratet og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, der begge har ydet bidrag til denne delrapport.

Et færdselsuheld defineres som et uheld, der er sket på en offentligt tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når uheldet står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og når mindst én af de implicerede parter har været kørende. Som dræbte medregnes i statistikken alle dødsfald, der er en følge af et færdselsuheld, og som indtræffer indtil 30 dage efter uheldet. Som tilskadekomne medregnes alle øvrige personer, der er kommet til skade ved et færdselsuheld, idet der dog udelades småskader, som ikke kræver lægebehandling.

3.1.1. Danmarks Statistiks indberetningssystem og færdselsuheldsstatistik

Danmarks Statistiks færdselsuheldsstatistik bygger på oplysninger og indberetninger fra politiet.

Statistikken er således begrænset til at omfatte uheld, der kommer til politiets kundskab, og herefter alene de uheld, hvorom der optages rapport.

Indberetningssystemet er opbygget i et foreløbigt og et endeligt bidrag til færdselsuheldsstatistikken. Den foreløbige indberetning, der alene indeholder en kortfattet uheldsbeskrivelse, indleveres inden 24 timer efter uheldet, og anvendes til en summarisk

månedssstatistik. Den endelige indberetning fra politiet sker senest fem uger efter færdselsuheldet. Den endelige indberetning koordineres endvidere med de amtskommunale vejmyndigheder, der påfører indberetningen oplysninger om uheldenes nærmere geografiske lokalisering.

Oplysningerne om færdselsuheld er inddelt i tre hovedgrupper: uheldsoplysninger, elementoplysninger og personoplysninger.

Uheldsoplysningerne omfatter uheldet som helhed, f.eks. uheldssted og -tidspunkt, vejr- og lysforhold og lignende. Som noget centralt i uheldsoplysningerne indgår en nærmere beskrivelse af uheldssituationen. Denne kan beskrives ved hjælp af i alt 66 typesituationer inddelt i 10 hovedkategorier, f.eks. kategori 0 - Eneuheld og kategori 8 - Uheld med fodgængere.

Elementoplysningerne vedrører de elementer, der er impliceret i et færdselsuheld. Det kan være færdselselementer, såsom køretøjer og fodgængere eller en forhindring på eller uden for kørebanen. Der gives for færdselselementerne endvidere en række oplysninger om vejforhold, eventuelle former for regulering, manøvrer eller andre foranstaltninger.

Personoplysningerne anføres for alle implicerede førere, fodgængere og tilskadekomne passagerer. Udover en beskrivelse af personskaden gives tillige oplysninger om alder, køn, spirituspåvirkning eller

sygdom, brug af sikkerhedssele eller styrthjelm, samt for førere af motorkøretøjer oplysning om kørekortforhold, herunder om føreren overhovedet har erhvervet kørekort og om kørekortet er erhvervet til den relevante køretøjskategori. Der anføres imidlertid ikke oplysninger om, f.eks. hvor længe føreren har haft kørekort til en given kørekortkategori eller hvor længe den pågældende har beskæftiget sig erhvervsmæssigt med transport af personer eller gods.

3.1.2. Vejdirektoratets arbejde med færdselsuhedsstatistikken

Danmarks Statistiks færdselsuhedsstatistik omfatter kun personskadeuheld, hvilket som nævnt vil sige færdselsuheld, hvor en eller flere personer er dræbt eller kommet tilskade. Til brug for Vejdirektoratet indsamler Danmarks Statistik imidlertid også oplysninger om materielskadeuheld, hvilket vil sige uheld, hvor skaderne er begrænset til køretøjer og/eller andet materiel. Vejdirektoratet benytter bl.a. færdselsuhedsstatistikken som en del af grundlaget for arbejdet med forebyggelse af færdselsuheld på vejnettet samt endvidere i forbindelse med forskellige forskningsprojekter.

Vejdirektoratet har til brug for dette arbejde givet et eksempel på brugen af de relevante data fra uhedsstatistikken, idet der er udarbejdet kortmateriale, der belyser uheldsomfanget på det overordnede vejnet. Vejdirektoratet oplyser i den anledning endvidere, at uheld og uheldsfrekvenser om

nødvendigt vil kunne vises for landeveje.

Vejdirektoratet bemærker i øvrigt, at uheldsfrekvenserne er beregnet som antal person- og materielskadeuheld i perioden 1991-95, hvor der har været mindst én lastbil eller bus involveret, sat i forhold til trafikarbejdet for køretøjer over seks tons.

3.1.3. Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings arbejde med færdselsuheldsstatistikken

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning anvender færdselsuheldsstatistikken fra Danmarks Statistik til at foretage generelle uheldsanalyser samt specielle opgørelser til brug for forskningsprojekter. Uheldsanalyser kan foretages for en lang årrække i en detaljeringsgrad, der alene afhænger af indberetningssystemet.

3.2. Generelt om uheldsviden på baggrund af det statistiske materiale

Det kan umiddelbart konstateres, at det statistiske materiale om uheld og uheldsfrekvenser på vejene er endog meget omfattende og i en ganske høj detaljeringsgrad. Det grundlæggende udgangspunkt for enhver debat om trafiksikkerhed - nemlig antallet af dræbte og tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld - kan således meget enkelt konstateres ved brug af det tilgængelige statistiske materiale.

I færdselsuhedsstatistikken er færdselselementerne på lastbilområdet generelt afgrænset ved lastbiler over 3.500 kg. Disse er herefter underopdelt i sololastbil, lastbil med anhænger og sættevognstog. Det kan heraf konstateres, at uhedsstatistikken for lastbilers vedkommende ikke indeholder tal, der umiddelbart er egnede til at belyse uhedenes omfang og udvikling for de køretøjer, der i denne delrapports sammenhæng er fundet relevante, jf. herved afgrænsningen ovenfor i afsnit 1. Der danner sig således ikke et klart billede af uhedsomfanget for lastbiler over seks tons.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Danske Vognmænd har peget på, at antallet af personskader i færdselsuheld, i hvilke lastbiler over 3.500 kg har været impliceret i perioden siden 1986, har vist en tydelig faldende tendens. Udviklingen er i øvrigt noget mere positiv for lastbiler end for personbiler, dvs. biler under 3.500 kg. Også for antallet af dræbte ses for lastbiler en faldende tendens, der følger udviklingen for dræbte i personbil. Antallet af dræbte er dog ikke faldet så meget som antallet af uheld, og dermed er uhedsalvorligheden blevet forøget. Risikotallene fremgår af vedlagte bilagsmateriale, hvortil der henvises.

Tabel 1. Antal dræbte i 1994 fordelt efter elementartypen og de dræbtes placering.

Elementart	Dræbte i elementet	Dræbte uden for elementet
Lastbil	2	102
Bus	1	17

Personbi	267	143
----------	-----	-----

1

Kilde: Danmarks Statistik og Rådet for
Trafiksikkerhedsforskning.

Tabel 2. Antal tilskadekomne i 1994 fordelt efter
elementart og de tilskadekomnes placering.

Elementa rt	Tilskadekomne i elementet	Tilskadekomne uden for elementet
----------------	------------------------------	-------------------------------------

Lastbil	69	532
---------	----	-----

Bus	62	177
-----	----	-----

Personbi	4242	3040
----------	------	------

1

Kilde: Danmarks Statistik og Rådet for
Trafiksikkerhedsforskning.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at man i Rådets regi rutinemæssigt foretager samkøring af uheldsinformationer og et udvalg af oplysninger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer. Det er endvidere oplyst, at der med henblik på at belyse uheldstallene for de køretøjer, der i denne sammenhæng er relevante, kan foretages særlige udtræk fra Rådets uheldsregister. Som nævnt ovenfor under afsnit 1 indeholder centralregisteret oplysninger om anvendelsen af et køretøj. Samkøring af uheldsdata med oplysninger vil

således ifølge Rådets oplysninger i fremtiden kunne foretages således, at uheldstyper, -omfang og -udvikling for vognmands- henholdsvis firmabiler specifikt gøres til genstand for undersøgelser. Derimod vil det ikke være muligt at lave tilsvarende undersøgelser på udenlandske lastbiler.

4. Overtrædelser, kontrol og statistik

4.1. Rigspolitichefens kontroller og statistikker

Rigspolitiets kontrolindsats er opdelt i tre hovedgrupper: Landsdækkende målrettede kontroller, der typisk strækker sig over en hel dag, Spredte målrettede kontroller, der udføres af de lokale afdelinger under Rigspolitichefens Færdselspoliti, samt Almindelig færdselspatruljering, hvorunder der i det daglige foretages landevejskontroller af lastbiler og busser. Det bemærkes i den forbindelse, at de målrettede kontroller ("storkøretøjskontrollerne") alene retter sig mod køretøjer, der er omfattet af godskørselsloven eller busloven, dvs. køretøjer med en tilladt totalvægt på over seks tons henholdsvis motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, inklusive føreren.

De landsdækkende kontroller tilstræbes udført med det samme antal personale fra gang til gang. I kontrollerne indgår dels Rigspolitichefens eget politipersonale, dels bilinspektører og bilassistenter fra Statens

Bilinspektion, dels endelig - dog i noget mindre omfang - andre eksterne eksperter. Brugen af navnlig personale fra Statens Bilinspektion er i perioden 1994, 1995 og 1996 steget betydeligt. Det samlede personaleforbrug er i den nævnte periode opgjort til henholdsvis 673, 1990 og 812 mand/dage årligt. I 1995 - der af Rigspolitichefen var udnævnt til storvognsår - anvendtes således i alt ca. tre gange det normale antal personale. Endelig udføres kontrollerne geografisk set i de samme områder fra gang til gang.

I forlængelse af rigspolitiets målrettede kontroller af lastbiler og busser udarbejdes en samlet statistik på området. Statistikken STORVOGNSKONTROL (1994 - 1996 frem til den 1. oktober) findes som bilag. Som det fremgår, er statistikken baseret på resultaterne af de enkelte målrettede kontroller, der således løbende indgår i statistikken.

Resultatet af en målrettet kontrol samles af lederen af kontrollen i blanket P 660 - "Statistik - Storvogns kontrol". Et eksemplar af blanketten findes som bilag. I blanketten noteres de overordnede faktorer, såsom tidsrum for kontrollen, geografisk område, personaleforbrug, antallet af kontrollerede (standsede) køretøjer samt antallet af optagne rapporter. Blanketten indeholder på samme måde som den endelige statistik endvidere en overordnet inddeling af forskellige overtrædelsesområder, f.eks. bremsefejl og tekniske mangler i øvrigt, overlæs/akseltryk, bestemmelser om nødvendige tilladelser eller attester i øvrigt, køre- og hviletid, kørekortforhold, hastighed

efter fartskriver og spiritus og promillekørsel. Blanketten indeholder endelig en inddeling af de kontrollerede køretøjer i lastbiler, påhængsvogne, sættevogne, vogntog og busser. Det basale grundlag for kontrollerens udfyldelse af blanketten, og dermed også for den endelig statistik, er de notater, som de enkelte politimedarbejdere løbende foretager under de målrettede kontroller. Der anvendes hertil ikke en blanket med fortrykte angivelser af overtrædelsesområder og køretøjskategorier og lignende svarende til den overordnede blanket eller den endelige statistik.

I 1995 (storbilårsåret) blev der afholdt en omfattende serie af landsdækkende kontroller, ligesom der løbende gennem hele året ugentligt blev afholdt kontroller i forskellige lokalafdelinger. Der blev i alt gennemført 562 kontroller, hvorunder 27.523 køretøjer blev standset og kontrolleret. Der blev konstateret 5.881 overtrædelser med efterfølgende optagelse af i alt 5.274 rapporter, svarende til henholdsvis 21,38 % og 19,16 % af det samlede antal kontrollerede køretøjer.

I 1996 har der indtil den 1. oktober været afholdt fire landsdækkende kontroller samt to landsdelsdækkende. Der er indtil den nævnte dato gennemført i alt 190 kontroller, hvorunder 11.752 køretøjer er blevet standset og kontrolleret. Der er konstateret 3.155 overtrædelser med efterfølgende optagelse af i alt 2.731 rapporter, svarende til henholdsvis 26,86 % og 23,24 % af det samlede antal kontrollerede køretøjer.

Det kan konstateres, at der i den endelige statistik ikke sondres mellem lastbiler og busser. I forordet til Rigspolitichefens rapport "Storvognskontrol - 1995" (rapporten er ikke vedlagt som bilag) anføres forklarende, at der under den målrettede indsats mod lastbiler i (meget) begrænset omfang også er blevet kontrolleret busser, hvorfor busser indgår i statistikken for "storvognsåret". En forklaring på, hvorfor en sondring mellem lastbiler og busser ikke skønnes fornøden i statistikken, kan eventuelt være, at politiet generelt set kun i meget begrænset omfang kontrollerer busser under de målrettede kontroller. Det materiale og de udsagn, der er modtaget fra busbranchen til brug for denne delrapport, bekræfter dette billede.

Statistikken indeholder ikke oplysninger om, hvilke af de kontrollerede køretøjer, der er tilladelsesbaserede (vognmandsbiler), og hvilke der ikke er (firmabiler). Det fremgår ej heller af statistikken, om køretøjerne er dansk eller udenlandsk indregistrerede. Der foreligger ikke oplysninger fra politiet, der belyser, i hvilket omfang udenlandske køretøjer er genstand for kontrol. Det er i den forbindelse fra branchens side anført, at kontrol af udenlandske køretøjer synes at være en undtagelse ved de målrettede kontroller udenfor grænseområderne.

Når der ses bort fra bremsefejl og andre tekniske fejl ved køretøjerne, giver statistikken umiddelbart det indtryk, at overtrædelser af bestemmelser om overlæs/akseltryk, køre- og hviletid og hastighed efter fartskraver ligger på et signifikant højere niveau end

andre overtrædelsestyper. Tendensen for så vidt angår overtrædelser af bestemmelser om overlæs/akseltryk er stigende, mens de øvrige synes faldende, mest markant i 1995 - storvognsåret. Det er i den forbindelse karakteristisk, at disse overtrædelsestyper, i modsætning til de øvrige, har stærke erhvervsøkonomiske implikationer, forstået sådan, at jo mere, der på en gang kan transporteres (personer eller gods), jo hurtigere og med de færreste ophold i kørslen, des bedre.

Branchen har, såvel i denne sammenhæng som tidligere, givet udtryk for, at regelsættet om køre- og hviletid er unødigt kompliceret og dermed vanskeligt at efterleve. Det kan imidlertid i den sammenhæng bemærkes, at bestemmelserne om overlæs og hastighed er yderst enkle, og at tilsvarende synspunkter derfor ikke på disse områder kan forklare det relativt højere overtrædelsesantal.

Det kan endelig konstateres, at henved 5 % af de registrerede overtrædelser placerer sig under et punkt, der uden nærmere specificering angives som "Andet". Tendensen til overtrædelser under denne gruppe synes i øvrigt svagt stigende.

Der udarbejdes i rigspolitiet endvidere en månedlig statistik, der ligesom storvognsstatistikken grundlæggende er baseret på de notater den enkelte politimedarbejder udfører i forbindelse med kontroller. Oplysningerne til statistikken indgives af den enkelte politimedarbejder på blanket P 658 (01/95) -

Statistik". Et eksemplar af blanketten findes som bilag. Statistikken giver en oversigt over forseelsesomfanget, men angiver ikke det samlede antal kontrollerede køretøjer. Statistikken indeholder ikke oplysninger om, hvilke af de kontrollerede køretøjer, der er vognmandsbiler, og hvilke der er firmabiler. Det fremgår imidlertid af denne statistik, om køretøjerne er dansk eller udenlandsk indregistrerede.

4.2. Færdselsstyrelsens kontrol og statistik på køre- og hviletidsområdet

Færdselsstyrelsen foretager i henhold til Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 kontrol i vognmandsvirksomheder af overholdelsen af bestemmelserne om køre- og hviletid.

Virksomhederne indkaldes som udgangspunkt ud fra et tilfældigt men repræsentativt princip. Herudover sker der dog også en mere målrettet indkaldelse, som bygger på indberetninger - anmeldelse og anden information som styrelsen måtte være i besiddelse af om den enkelte virksomhed. Der indkaldes normalt samtlige diagramark for en periode af fire uger, som ligger forud for indkaldelsen.

I den nuværende statistik kan det ses, hvor mange forseelser der er konstateret inden for de enkelte paragraffer, men det er ikke i denne statistik muligt at få et mere detaljeret billede af overtrædelsernes karakter.

Imidlertid sker der for hver enkelt sag en optælling af de konstaterede forseelser i fire forskellige kategorier alt efter grovhed. Det vil således være muligt at specificere tallene yderligere.

5. Andre faktorer

Udover det ovenfor anførte om uheldsviden- og udvikling samt overtrædelsesudvikling er der en række andre faktorer/parametre, der kan indgå som grundlag for fastlæggelse og vurdering af "nu-situationen" i transporterhvervet. Disse faktorer er i tilfældig rækkefølge nævnt i de følgende afsnit.

Der er modtaget bidrag til belysning af erhvervets situation fra visse brancheorganisationer.

Hovedskrivelserne fra disse bidrag fremgår af bilagene, hvortil der henvises.

5.1. Erhvervsstrukturen.

Hovedaktørerne i transporterhvervet består af transportvirksomhederne, chaufførerne, speditører og andre, der formidler transporterne, og af transportkøberne.

På både gods- og busområdet er virksomhederne underlagt en tilladelsesordning, når der udføres tilladelsespligtig kørsel, hvorom der henvises til afsnit 1 ovenfor. Denne ordning har til formål - ud

over varetagelsen af en række hensyn såsom lige og fair konkurrenceforhold, rimelige arbejdsmiljømæssige forhold - også i sig selv at være et bidrag til fremme af trafiksikkerheden.

I henhold til godskørselsloven og busloven stilles der en række krav (god vandel, en rimelig økonomi og faglig indsigt) for at komme ind i erhvervet. Personer og selskaber, der opnår tilladelse til at drive erhvervsvirksomhed på gods- og busområdet forventes også under erhvervsudøvelsen at overholde de gældende regler på området og således drive virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I modsat fald rummer lovgivningen mulighed for i kortere eller længere perioder at tilbagekalde tilladelserne.

På transportkøberområdet generelt og dermed også på speditørområdet er der ingen lovgivning, der indeholder adgangskrav til erhvervet.

Af oplysninger fra Danmarks Statistik fremgår, at lastbiler over 6 tons tilladt totalvægt i 1993 udførte et nationalt trafikarbejde på i alt 1303 mio. km, hvoraf 876 mio. km blev udført som vognmandskørsel og 427 mio. km som firmakørsel, hvilket svarer til, at 67 % af trafikarbejdet blev udført som vognmandskørsel og 33 % som firmakørsel.

På persontransportområdet kan det af oplysninger fra Danmarks Statistik udledes, at af det nationale persontransportarbejde i 1993 målt i mio. personkm.

udgjorde transportarbejdet med busser 13 %, fordelt med 8 % til turistbusser og 5 % til bybusser. Det fremgår ikke af det foreliggende materiale, hvorledes opdelingen er foretaget.

I det følgende gennemgås udviklingen i transportvirksomhederne i de senere år.

5.1.1. Udviklingen i godsvognmandserhvervet.

Om udviklingen i antallet af vognmandsvirksomheder kan det konstateres, at antallet har været faldende i perioden 1989-1995. Pr. 31. december 1995 var der således 6.014 virksomheder med tilladelser mod 7.045 virksomheder i 1989. Antallet af udstedte tilladelser har stort set været uændret siden 1990. Antallet af lastbiler anmeldt til vognmandskørsel viser en stigning på 6,5% fra 1993 til 1995 jf. nedenstående tabel.

Tabel 3. Antal vognmandsvirksomheder og tilladelser 1989 - 1995.

Antal

Vognmænd

Tilladelser Lastbiler

31. december 1989	.....	7.045
26.268	22.706	
31. december 1990	.....	7.023

27.563	22.863#	
31. december 1991	.....	6.876
28.401	23.448#	
31. december 1992	.....	6.745
28.356	23.780#	
31. december 1993	.....	6.604
28.850	23.621#	
31. december 1994	.....	5.998
27.312	24.280	
31. december 1995	.....	6.014
28.849	25.156	

Kilde: Færdselsstyrelsen og Danmarks Statistik (# hos Danmarks Statistik opgjort pr. 1. januar det følgende år).

Om udviklingen i størrelsen af virksomhederne, som fremgår af nedenstående tabel om virksomhedernes størrelse i 1989 og 1995, kan det konstateres, at der siden 1989 er sket en forskydning hen imod større virksomheder. Således er andelen af virksomheder med op til 3 tilladelser faldet fra knap 73 % i 1989 til knap 67% i 1995. Det betyder, at fordelingen af antal tilladelser efter virksomhedsstørrelse også er ændret. Andelen af tilladelser i virksomheder med op til 3 tilladelser er således faldet fra 30% i 1989 til godt 22% i 1995. Tilsvarende er andelen af tilladelser i virksomheder med mere end 10 tilladelser steget fra

knap 40% i 1989 til knap 51% i 1995.

Udviklingen viser en koncentration af flere tilladelser hos færre vognmandsvirksomheder.

Tabel 4. Virksomhedernes størrelse i 1989 og 1995.

pct. af antal virksomheder	1989		pct. af antal tilladelser		1995
	1989	199	1989	1995	
Virksomheder med 1 tilladelse.....	44,0	36,6	11,8	7,6	
Virksomheder med 2 tilladelser.....	18,3	19,3	9,8	8,0	
Virksomheder med 3 tilladelser.....	10,5	10,9	8,4	6,8	
Virksomheder med 4 tilladelser.....	6,8	7,9	7,3	6,6	
Virksomheder med 5 tilladelser.....	4,1	4,7	5,5	4,9	
Virksomheder med 6-9 tilladelser.....	9,3	10,0	17,5	15,1	

1

Virksomheder med 10-19 tilladelser...	5,3	19,8	19,4
	6,9		
Virksomheder med 20 eller flere tilladelser.....	1,6		31,5
	3,5	19,9	

.....

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Det er dog fortsat et erhverv, der er præget af mange små virksomheder.

5.1.2. Udviklingen i firmakørslen.

Udviklingen inden for firmakørsel målt ved antallet af lastbiler anmeldt til firmakørsel viser, som det fremgår af nedenstående tabel, at antallet stort set har været uændret siden 1990, dog med en lille stigning på ca. 2 % fra 1993 til 1995.

Tabel 5. Antal lastbiler anmeldt til firmakørsel i perioden 1989-1995.

31. december 1989	17.147
-------------------	--------

.....

.....

31. december 1990	16.512#
-------------------	---------

.....

.....

31. december 1991 16.093#

.....

31. december 1992 15.981#

.....

31. december 1993 15.976#

.....

31. december 1994 16.118

.....

31. december 1995 16.364

.....

Kilde: Danmarks Statistik (# hos Danmarks Statistik
 opgjort pr. 1. januar det følgende år).

5.1.3. Udviklingen indenfor busvognmandserhvervet.

Om udviklingen i antallet af busvirksomheder med
 tilladelser i henhold til busloven kan det oplyses, at
 der pr. 31. december 1995 var godkendt 1.020
 virksomheder og udstedt 7.577 tilladelser til
 erhvervsmæssig personbefordring.

Der foreligger ikke, som på godsområdet, statistik

igennem en årrække over antal virksomheder og antal udstedte tilladelser.

Af oplysninger fra Danmarks Statistik fremgår udviklingen i antal registrerede busser af nedenstående tabel.

Tabel 6. Antal busser 1991-1995.

Antal

Busser i alt	Anvendelse turistkørsel	Anvendelse rutekørsel
1. januar 1991.....	8.109	
3.341	4.768	
1. januar 1992(1).....	9.989	
5.413	4.576	
1. januar 1993.....	11.261	
6.727	4.534	
1. januar 1994.....	12.978	
8.461	4.517	
31. december 1994.....	13.564	
9.109	4.455	
31. december 1995.....	13.649	
9.211	4.438	

Kilde: Danmarks Statistik ((1) ca. 1500 store

personbiler er omklassificeret til busser i 1991).

Det fremgår heraf, at antallet af busser anført under anvendelsen turistkørsel er steget meget de seneste år. Kategorien omfatter både busser, der anvendes til tilladelsespligtig turist- og bestillingskørsel, og busser, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og privatkørsel.

Centralregisteret for Motorkøretøjer oplyser, at der pr. 31. december 1995 er registreret 3.322 busser med anvendelse "buskørsel", dvs. den tilladelsespligtige turist- og bestillingskørsel, 5.908 busser med anvendelse "privat buskørsel" og 634 busser med "særlig anvendelse", dvs. busser som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Af det stigende antal busser udgør busser med anvendelse "privat buskørsel" en betydelig del. Dette skyldes antagelig ændringer i de afgiftsmæssige forhold, hvorefter det blev fordelagtigt at registrere de store personbiler som busser.

5.2. Godsvognmandserhvervets økonomiske situation

Erhvervets økonomiske situation er en faktor, der kan belyse, at der kan være problemer med at overholde bestemmelser, som er fastsat af trafiksikkerhedsmæssige grunde. Det kan være køre- og hviletidsbestemmelserne, bestemmelserne om overlæs, hastighed og vedligeholdelse

af køretøjerne.

5.2.1. Den økonomiske situation i godsvognmandserhvervet

Til forståelse af vognmandserhvervets økonomiske situation bør udviklingen indenfor branchen tages i betragtning.

Den økonomiske situation i det tilladelsesbaserede godsvognmandserhverv er ifølge erhvervets brancheorganisationer generelt dårlig. Udviklingen viser ifølge oplysninger fra branchen, at der er faldende godsmængder, transportpriser, omsætning og beskæftigelse. Der er dog mulighed for, at den øgede internationalisering på længere sigt vil give et øget transportarbejde.

I nedenstående tabel 7 er vist antallet af konkurser og betalingsstandsninger på gods- og busområdet, som er registreret i Færdselsstyrelsen som tilbagekaldelsesårsager, siden et edb-baseret sagssystem blev taget i brug medio 1994. Der synes ikke på baggrund af disse forholdsvis lave tal at kunne udledes noget specifikt om branchernes økonomiske situation. Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke nødvendigvis modtager underretning om betalingsstandsninger, idet disse ikke bekendtgøres i Statstidende.

Tabel 7. Tilbagekaldelsesårsager - konkurser og betalingsstandsning

	1.	1995	1.1 til
	halvår		26.11.96
	1994		
Konkurs	18	34	23
gods.....			
.....			
Betalingsstandsning	19	22	28
gods.....			
Konkurs	4	2	2
bus.....			
.....			
Betalingsstandsning	2	2	1
bus.....			

Kilde: Færdselsstyrelsen

5.2.1.1. Den internationale udvikling

Godsvognmandserhvervets brancheorganisationer har peget på, at liberaliseringerne på transportområdet indenfor EU, særlig i forbindelse med indførelsen af Det Indre Marked pr. 1. januar 1993, har betydet en øget konkurrence mellem medlemslandenes transportører med deraf følgende behov for effektiviseringer og rationaliseringer. Dertil kommer den øgede konkurrence fra Østeuropa.

Dette har betydet et voldsomt pres på prisen, hvilket er forstærket af den økonomiske udvikling i EU, der i perioder har været stagnerende eller faldende.

Endvidere kan der konstateres en vis overkapacitet på markedet, når udviklingen i lastbilparken sammenholdes med transportarbejdet. Udviklingen har ikke kun haft betydning for eksportkørslen men har også påvirket de indenlandske transporter.

5.2.1.2. Pris- og transportudvikling

Den internationale udvikling har ifølge godsvognmandserhvervets organisationer betydet, at transportkøberne har kunnet presse prisen og samtidig har kunnet stille stadig større krav til transportørerne i forbindelse med just-in-time leveringer og dermed til logistiksystemer og driftssikkert materiel.

Udviklingen har ligeledes medført, at produktionsvirksomhederne har svingende behov for transport, og dette har betydet, at virksomhederne enten har overladt al transport til vognmænd eller har reduceret egen vognpark og anvender vognmænd i spidsbelastningssituationer. Tilsvarende har større vognmandsvirksomheder i et vist omfang reduceret egen vognpark, og benytter i stedet undervognmænd, hvorved der kan ske besparelser i transportomkostningerne, idet den "selvkørende undervognmand" ofte er billigere end at have omkostninger til egen lastbil og chauffør. Dette skyldes, at den "selvkørende undervognmand" ofte ikke beregner en "driftsherreløn", der svarer til en

overenskomstmæssig chaufførløn.

På tilsvarende måde ses vognmænd, der indgår kørselskontrakter med speditjonsfirmaer, uden at beregne sig transportpriser, der dækker de faktiske omkostninger, herunder overenskomstmæssig chaufførløn, og som derved ikke er sikret et tilstrækkeligt indtjeningsgrundlag for en fornuftig drift af virksomheden. Det er så speditjonsfirmaet, der opnår fortjenesten på transporten, mens vognmanden, i den periode han har kørt til for lave priser, ikke alene har ødelagt sin egen økonomi, men også påført branchen ubillig konkurrence.

Der er også fra branchen peget på, at fragtaftaler, hvor afregningsformen er afregning pr. kilometer eller bruttofragtafregning, er belastende for branchen.

5.2.1.3. Miljøkrav

Der er fra godsvognmandserhvervets organisationer peget på, at der i de senere år er indført en del miljøafgifter, som især har ramt transporterhvervet. Afgifterne har medført behov for øgede investeringer i miljøvenlige køretøjer, der er mere brændstoføkonomiske.

5.2.2. Den økonomiske situation i busvognmandserhvervet

For så vidt angår busområdet har brancheorganisationerne ikke nærmere redegjort for branchens økonomiske situation.

På rutekørselsområdet kan det dog oplyses, at udviklingen i de senere år har været præget af de fælleskommunale trafikselskabers udbud af rutekørslen i licitation. Det har bevirket, at der ved licitationerne er konkurreret på prisen, og det har medført, at der er blevet væsentlig færre men større virksomheder, der udfører den fælleskommunale kørsel.

Turistvognmændenes Landsforening har oplyst, at overkapaciteten i turistkørselsbranchen og den stærkt øgede konkurrence, branchen har været udsat for fra flyselskaber, har presset priserne og dermed branchen.

5.3. Arbejdstilrettelæggelse

En ikke uvæsentlig faktor i forbindelse med trafiksikkerhed er tilrettelæggelsen af det daglige arbejde. Såfremt der er meget snævre tidsterminer for transporterens udførelse, må det forudsættes at skabe stress hos chaufføren og derved medvirke til eller være grundlag for ikke mindst overtrædelser af færdselslovens bestemmelser om overlæs og tilladt hastighed samt af køre- og hviletidsreglerne.

Specialarbejderforbundet i Danmark har gennemført 2 undersøgelser om chaufførernes arbejdsmiljø. Hovedkonklusionerne af disse undersøgelser fremgår af bilagene, hvortil der henvises.

Det fremgår heraf bl.a., at 50% af de adspurgte chauffører føler, at de arbejder under tidspres og 26 % føler sig presset til at overtræde gældende regler.

Arbejdsvilkårene for chaufførerne medfører også ifølge undersøgelserne øget risiko for arbejdsskader og dårligt psykisk arbejdsmiljø med forringet livskvalitet til følge.

Forbundet giver udtryk for den opfattelse, at arbejdstilrettelæggelsen i dag ofte finder sted på en sådan måde, at det allerede ved transportens påbegyndelse er klart, at den ikke kan gennemføres under iagttagelse af gældende regler.

På Færdselsstyrelsens temadag den 2. september 1996 om vejtransporterhvervet og færdselssikkerhed med deltagelse af myndigheder og organisationer blev det anført, at også speditører og transportkøbere har et medansvar for tilrettelæggelsen af transportarbejdet.

Det blev på temadagen anført, at der er transportkøbere, der kræver og sikrer sig, at transportøren overholder gældende regler, men at de fleste transportkøbere generelt alene fokuserer på prisen for transportydelsen og overlader helt til transportøren, hvorledes transporten gennemføres.

I den forbindelse pegede Dansk Speditørforening på, at der kunne laves manualer over, hvorledes transporter bør afvikles, således at gældende regler kan overholdes.

5.4. Uddannelse

Der er fra flere sider, hvilket fremgår af det modtagne materiale, peget på, at uddannelse er en vigtig faktor for trafiksikkerheden.

For at blive godkendt til at udføre selvstændig vognmands- eller busvirksomhed skal ansøgeren dokumentere at have gennemført et af Trafikministeriet godkendt kursus. På kurserne indgår undervisning i trafiksikkerhed, herunder undervisning i bestemmelser på færdselsområdet og reglerne om køre- og hviletid.

Gennemførelse af sådanne godkendte kurser er indgået som en del af kravet til en ansøgers faglige kvalifikationer siden 1976 på godsområdet og siden 1984 på busområdet.

I forbindelse med erhvervelse og fornyelse af kørekort til lastbil (kategori C) og bus (kategori D) er kravene i dag ændret som følge af gennemførelsen af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort (2. kørekortdirektiv) i dansk ret. Kørekort til bus kunne før den 1. juli 1996 erhverves samtidig med kørekort til lastbil. Der var i realiteten tale om én kategori. Der var således kun én undervisningsplan og kun én køreprøve. I dag er lastbil og bus to selvstændige kategorier. De nye kategorier har hver sin uddannelsesplan og hver sin køreprøve. Kørekort til lastbil kan fortsat udstedes til en person, der er fyldt 18 år. Alderskravene for udstedelse af kørekort til bus er imidlertid strammet,

idet man i dag skal være fyldt 21 år.

Det sondres i regelgrundlaget fortsat mellem kørekort til bus og kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, der udstedes i tillæg til det almindelige kørekort. Erhvervelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til bus kræver aflæggelse og beståelse af en særlig køreprøve. Der er ikke sket ændringer heri som følge af 2. kørekortdirektiv.

Kørekort til lastbil og bus kan kun udstedes til førere, der har erhvervet kørekort til almindelig bil og som har modtaget undervisning af en godkendt kørelærer. Der er ikke sket ændringer heri som følge af 2. kørekortdirektiv.

Når kørslen er omfattet af bestemmelserne om køre- og hviletid stilles der på bus - og lastbilområdet krav om efteruddannelse - de såkaldte blå og hvide kvalifikationsbeviser. Kvalifikationsbeviserne erhverves dels på landets AMU-centre, dels hos visse private kørelærere. Efteruddannelse med henblik på erhvervelse af hvidt kvalifikationsbevis omfatter kendskab til udbedring af mindre driftsfejl ved køretøjet ved hjælp af dertil egnet værktøj, kendskab til økonomisk brug af køretøjer, kendskab til de foranstaltninger, der skal træffes ved færdselsuheld mv., for så vidt angår køretøjers forsikringsforhold, kendskab til national lovgivning vedrørende transport (gods eller personer), brugen af kontrolapparat (fartskraver), kendskab til køretøjs- og

transportdokumenter i national og international transport (gods eller personer), elementært kendskab til førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods på de aftalte betingelser og læsning af vejkort. Efteruddannelse med henblik på erhvervelse af blåt kvalifikationsbevis, der kun kræves ved personbefordring, omfatter køreteknik på tør og glat vejbane (er et obligatorisk led i den nuværende uddannelse til kategori D), brandværn, førstehjælp, internationale færdselsregler og læsning af vejkort.

Brancheorganisationerne peger i deres bidrag på et generelt behov for en udbygning på det trafiksikkerhedsmæssige område af de eksisterende vognmands- og buskurser, på behovet for efteruddannelse og på behovet for at gennemgå alle uddannelser indenfor branchen med henblik på at styrke den trafiksikkerhedsmæssige undervisning. Behovet er dog endnu ikke konkretiseret fra organisationsside.

5.5. Den køretøjstekniske standard i erhvervet

En faktor, der kunne være relevant for vurderingen af årsager til færdselsulykker, kunne være oplysninger om den tekniske standard for den bilpark, transporterhvervene anvender til det daglige arbejde.

Der kunne f.eks. være en formodning for, at en nedslidt bilpark, som er behæftet med tekniske fejl og mangler, er en medvirkende årsag til ulykker. Der er imidlertid ikke modtaget oplysninger til generel belysning heraf.

Det vil være muligt for Danmarks Statistik at give oplysninger om bilparkens aldersmæssige sammensætning, men sådanne oplysninger siger intet om eventuelle fejl og mangler.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i 1996 udarbejdet en arbejdsrapport "Statens Bilinspektions køretøjsundersøgelser efter færdselsuheld, 1993". Rapporten er ikke vedhæftet som bilag.

Undersøgelsen dækker alene tekniske undersøgelser af køretøjer, der har været involveret i færdselsuheld, og kun køretøjer hvor man skønnede at der kunne være fejl og mangler.

I undersøgelsen i 1993 udgjorde lastbiler (over 3,5 tons totalvægt) 6 % af de undersøgte køretøjer. Busser er ikke holdt adskilt fra personbiler.

Undersøgelsen konkluderer, at af samtlige undersøgte køretøjer havde 45 % tekniske fejl og mangler og de mest betydende tekniske mangler, nemlig 40 %, vedrørte først og fremmest bremses. Der konkluderes ikke noget nærmere om, i hvilket omfang de tekniske fejl og mangler måtte have været direkte eller medvirkende årsag til ulykkerne.

Af det statistiske materiale fra politiets storvognskontroller synes det vanskeligt at udlede noget om den generelle køretøjstekniske standard i branchen. Bilinspektionen deltager som sagkyndige ved storvognskontroller. Af bilagsmaterialet fremgår, at

med stigende anvendelse af bilinspektionen stiger antallet af konstaterede tekniske fejl og mangler.

I forbindelse med indkaldelse af biler til periodisk syn registrerer Statens Bilinspektion det samlede antal køretøjer i gruppen, der omfatter lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt, der efter indkaldelse stiller til syn. Denne gruppe omfatter busser, lastbiler, forvogne, påhængsvogne etc. Det registreres ikke hvor mange køretøjer, der kasseres, ligesom årsagerne til kassation ikke registreres. Derimod registreres hvor mange, der stiller til syn på ny med køretøjet.

I 1995 stillede 101.200 køretøjer i gruppen til syn og 25 % stillede til omsyn.

Statens Bilinspektion har tilkendegivet, at i forbindelse med gennemførelse af periodisk syn pr. 1. januar 1998 forventes et nyt edb-system taget i brug, som vil give mulighed for at udarbejde de statistiske oplysninger, der måtte være ønsker om vedrørende bl.a. den køretøjstekniske tilstand.

5.6. Kontrol og sanktioner

Tilskyndelsen til at overholde gældende regler påvirkes af omfanget af kontrollen med overholdelsen heraf, samt af de følger konstaterede overtrædelser medfører i form af sanktioner.

5.6.1. Kontrol

Kontrollen med at de gældende regler på trafikikkerhedsområdet overholdes, varetages af politiet og Færdselsstyrelsen. Der henvises til afsnit 4.1. ovenfor vedrørende politiets arbejde.

I forbindelse med den almindelige færdselskontrol politiet udøver, foretages der kontrol med at godskørselslovens og buslovens bestemmelser overholdes. Det påses, at der udføres lovlig kørsel, at der ved udførelse af tilladelsespligtig kørsel medføres den originale tilladelse, og at ejerens navn og identifikationsnummer i Færdselsstyrelsen er anført på køretøjet.

Turistvognmændenes Landsforening har peget på, at kontrollen af busser er begrænset, og at en effektiv politi- og myndighedskontrol i høj grad vil være med til at højne trafikikkerheden generelt.

5.6.2. Sanktioner

Overtrædelser af de færdselsregulerende regler på trafikikkerhedsområdet og af bestemmelserne i godskørselsloven og busloven straffes normalt med bøder.

For at skabe tilstrækkelig respekt for gældende regler og overholdelsen heraf er det nødvendigt, at bøderne har en størrelse, som kan virke "afskrækkende", og ikke blot indkalkuleres som en driftsomkostning i driften af virksomheden.

Justitsministeren har overfor trafikministeren tilkendegivet, at Rigsadvokaten vil orientere statsadvokaterne og politimestrene om, at der i egnede sager om fejl og mangler ved lastbiler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte med henblik på at få en retspraksis, hvor det generelle bødeniveau for overtrædelser af disse bestemmelser på lastbilområdet forhøjes i forhold til, hvad der er praksis for i dag.

Udover muligheden for bødestraf ved overtrædelse af godskørselsloven har politiet i henhold til denne lov mulighed for at tilbageholde en lastbil.

Tilbageholdelse kan således ske, hvis tilladelse til godskørsel ikke er meddelt, eller der køres med overlæs, eller fartskriver ikke er installeret. Hvis der sker tilbageholdelse, kan der ikke ske videretransport af godset, som må omlades til et køretøj, hvor forholdene er i orden. Der er endvidere mulighed for ransagning af køretøjet, hvilket muliggør undersøgelse af godset for at afklare, om det køres som firmakørsel eller vognmandskørsel. Endelig er der hjemmel til konfiskation af lastbilen, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser, hvilket kan være tilfældet ved gentagen ulovlig vognmandskørsel.

I den gældende buslov er der alene hjemmel til at tilbageholde et køretøj, der udfører kørsel i strid med lovgivningen.

Der foreligger ikke oplysninger om, i hvilket omfang der er foretaget tilbageholdelser, ransagninger og

konfiskationer af køretøjer.

Rigspolitichefen har oplyst, at der i vidt omfang anvendes tilbageholdelser, men at de ikke registreres særskilt.

Færdselsstyrelsen modtager ikke på nuværende tidspunkt oplysninger fra politiet om det samlede antal konstaterede overtrædelser af godskørselsloven og busloven.

5.7. Holdninger og adfærd

Den menneskelige faktor i form af holdninger og adfærd hos de enkelte aktører i erhvervet er formentlig en meget afgørende faktor for den måde, hvorpå en virksomhed drives.

Denne faktor kan i den henseende påvirkes ved holdningsbearbejdelse gennem oplysning i form af uddannelse, kampagner, kontrol og den "almindelige holdning" i branchen.

Den menneskelige faktor, der spiller ind på den enkeltes handlemåde i en given situation, og som kan være afgørende for om en ulykke sker, kan påvirkes på tilsvarende måde, men vil formentlig ikke kunne fjernes helt som ulykkesårsag.

Der er ikke i de modtagne bidrag oplysninger om, hvorvidt der foreligger undersøgelser eller registreringer af "den menneskelige faktor" som

ulykkesårsag.

Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening har peget på, at som led i de politiske tiltag vedrørende energi, transport og andre miljømæssige områder er danske erhvervsvirksomheder begyndt at formulere holdninger til etik, miljø og samfund bl.a. for at bruge dem som salgsargumenter overfor forbrugerne og samarbejdspartnerne. Det vil betyde, at også transportvirksomhederne vil være nødsaget til at leve op til disse krav.

6. Sammenfatning (1. delrapport)

På baggrund af gennemgangen og beskrivelsen af "nu-situationen" på lastbil- og busområdet er Styregruppen enig om, at der er behov for en særlig indsats på en række udvalgte områder for at komme det høje overtrædelsesniveau til livs.

6.1. 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 trafikikkerhedsmæssige situation og komme overtrædelserne til livs kan målrettes mod de områder og de virksomhedstyper, hvor der er konstateret de største problemer.

På denne baggrund har Styregruppen nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder og brancheorganisationer. Arbejdsgruppen har til opgave dels at redegøre for, hvad der kan udledes af de eksisterende statistikker på lastbil- og busområdet, dels at komme med et bud på, hvordan eventuel manglende statistik kan fremskaffes.

Arbejdsgruppen holdt sit første møde 4. december 1996.

6.2. Forøget kontrolindsats

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.

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.

6.3. Forstærket uddannelsesmæssig indsats

Styregruppen har peget på muligheden for at styrke de trafiksikkerhedsmæssige elementer ved uddannelsen af såvel chauffører, transportledere og vognmænd.

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

For vognmændenes vedkommende vil brancheorganisationerne, der afholder de af Trafikministeriet godkendte kvalifikationskurser, komme med et oplæg til ministeriet til, hvorledes den trafiksikkerhedsmæssige del af kurserne kan styrkes.

I Undervisningsministeriet arbejdes der i øjeblikket med et forslag om etablering af en ny, kort, videregående logistik- og transportuddannelse på grundlag af udvalgsarbejder i Erhvervsministeriet og Trafikministeriet. Uddannelsen planlægges påbegyndt i august 1997.

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

6.4. Brede og mere forholdsmæssig sanktionsanvendelse

Som anført under pkt. 5.6.2. har justitsministeren tilkendegivet, at der i egnede sager om fejl og mangler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte med henblik på en forhøjelse af det generelle bødeniveau. En ændring af bødeniveauet via retspraksis må dog forventes at være en længerevarende proces.

Styregruppen har derfor nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder og brancheorganisationer, der har til opgave at komme med forslag til bødeniveauet og bødestørrelser i forbindelse med godstransporter og buskørsel f.eks. fejl og mangler ved lastbiler og busser, overtrædelse

af køre- og hviletidsregler og hastighedsovertrædelser.

Arbejdsgruppen skal endvidere komme med en beskrivelse af niveauet for øvrige sanktioner, herunder konfiskation, beslaglæggelse og tilladelsesinddragelse.

Arbejdsgruppen holder sit første møde 18. december 1996.

6.5. Medvirkenansvar

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

Styregruppen opfordrer på denne baggrund til, at trafikministeren retter henvendelse til erhvervsministeren med henblik på at overveje indførelse af en autorisations- eller godkendelsesordning for speditører.

Styregruppen opfordrer endvidere til, at der i den forbindelse nedsættes en arbejdsgruppe, der også overvejer, 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.

6.6. Holdningsændring

Styregruppen påpeger, 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 trafiksikkerheden og overholdelsen af gældende regler i højere grad bliver en selvfølge ved tilrettelæggelsen af lastbil- og bustransporter.

Det er 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 trafiksikkerhedsmæssige indsats. 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 indsats på det holdningsmæssige område vil således umiddelbart skulle afvente en mere præcis afdækning af, hvor de trafiksikkerhedsmæssige problemer på lastbil- og busområdet er størst, jf. 6.1.

Tiltag for en generel holdningsændring vil dog allerede kunne iværksættes i forbindelse med en styrkelse af uddannelsen af chauffører, transportledere og vognmænd, jf. 6.3.

AFSNIT B. IVÆRKSATTE INITIATIVER SOM FØLGE AF 1.

DELRAPPORT

1. Særlige henstillinger

Ved breve af 17. januar 1997 rettede trafikministeren og Trafikministeriets departementschef henvendelse til de myndigheder og organisationer, der var berørt af konklusionerne i 1. delrapport med henblik på hurtigst muligt at følge op på Styregruppens anbefalinger.

1.1. Henstilling til Justitsministeriet

Justitsministeriet blev anmodet om at have Styregruppens anbefalinger om en øget kontrolindsats over for lastbiler og busser i erindring bl.a. ved planlægningen af Rigspolitichefens Færdselspolitis målrettede kontroller samt endvidere i forbindelse med politiets almindelige færdselskontrol.

1.2. Henstilling til Erhvervsministeriet

På baggrund af styregruppes anbefaling i 1. delrapports afsnit 6.5., sendte trafikministeren ved brev af 17. januar 1997 1. delrapport til erhvervsministeren.

Trafikministeren anmodede på den baggrund erhvervsministeren om at overveje, hvorvidt det ville være muligt at indføre en autorisations- eller godkendelsesordning for speditørerhvervet.

Trafikministeren foreslog endvidere på baggrund af Styregruppens anbefaling, at der blev nedsat en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra Erhvervsministeriet og Trafikministeriet med henblik på at analysere muligheden for etablering af et egentligt medvirkenansvar for speditører, transportkøbere mv.

Erhvervsministeren meddelte i den anledning, at man i Erhvervsministeriet ikke umiddelbart fandt, at der burde foreligge sådanne krav til speditører, og at det som led i Erhvervsministeriets generelle politik om at afskaffe flest mulige adgangsbarrierer inden for de enkelte erhverv i øjeblikket overvejes, hvorvidt det vil være muligt helt at ophæve den nugældende regulering af speditørerhvervet, som i dag findes i næringsloven.

Erhvervsministeren erklærede sig imidlertid samtidig villig til at lade sine embedsmænd deltage i drøftelser af den foreslåede karakter.

Embedsmandsgruppen har på nuværende tidspunkt afholdt et møde, der tillige havde deltagelse af repræsentanter fra Færdselsstyrelsen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Det er endvidere hensigten, at erhvervets organisationer på et senere tidspunkt skal inddrages i arbejdet.

1.3. Henstilling til Forsvarsministeriet

Forsvarsministeriet er ikke direkte berørt af det område, som Styregruppen behandler. Forsvaret benytter

sig imidlertid af et stort antal tunge køretøjer. På den baggrund blev der derfor taget kontakt til Forsvarsministeriet, idet det også på dette område kunne være interessant at sætte fokus på øget trafiksikkerhed.

Forsvarsministeren oplyste i den anledning, at man som led i det allerede igangsatte arbejde med at forbedre trafiksikkerheden i forsvaret i løbet af kort tid ville nedsætte Forsvarets Færdselskommission og en særlig arbejdsgruppe, der skal se på køre- og hviletidsbestemmelserne samt forsvarets bestemmelser for transport af personel på ladet af lastbiler.

Forsvarsministeren oplyste endvidere, at man ville lade 1. delrapport indgå i dette arbejde.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen er repræsenteret i den nævnte arbejdsgruppe under Forsvarsministeriet.

1.4. Henstilling til Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen blev anmodet om at have Styregruppens anbefaling om en øget kontrolindsats over for lastbiler og busser i erindring i forbindelse med styrelsens administration af ansøgninger om adgang til erhvervet samt endvidere i forbindelse med den løbende kontrol på området.

2. Trafiksikkerhedskampagne vedrørende tunge køretøjer

Det første mere udadvendte initiativ efter aflevering

af styregruppens 1. delrapport var, at Rådet for Større Færdselssikkerheds årsmøde den 3. marts 1997 havde som tema at give en status over det arbejde, som trafikministeren igangsatte i 1996 på området lastbiler og busser. Ved årsmødet blev redegjort for baggrunden for ministerens initiativer, for arbejdet hidtil og for de overvejelser, som vedrører den fremtidige indsats for at komme problemerne til livs. Rådets årsmøde har deltagelse af et par hundrede repræsentanter for myndigheder, organisationer, branche og presse med tilknytning til vejtrafik.

I fortsættelse heraf har Færdselsstyrelsen og Rådet for Større Færdselssikkerhed udviklet et koncept til en kampagne vedrørende tunge køretøjer, som omfatter nedennævnte elementer, og som henvender sig til tre målgrupper, nemlig transportkøbere, vognmænd og chauffører.

2.1. Målgruppe 1 - Transportkøbere

Alle virksomheder i Danmark, der benytter transport af gods i lastbiler på mindst 6 tons, opfordres gennem dagbladsannoncering til at deltage i den landsdækkende kampagne for bedre trafiksikkerhed for lastbiler.

De, der tilkendegiver interesse, får i første omgang information om, hvilke overtrædelser der især er med til, at ulykkerne sker, for eksempel overtrædelse af køre-/hviletidsreglerne, hastighedsgrænser og overlæs, og virksomhederne informeres om, at ændringer i transportørernes arbejdsvilkår i form af bedre mulighed

for blandt andet planlægning kan være med til at gøre transporterne mere sikre. Virksomhederne informeres også om, hvilke krav der skal stilles til en transportør for at opnå en sikker transport.

På dette grundlag afgiver virksomhederne en hensigtserklæring om kun at benytte transportører, der indestår for, at de overholder lovgivningen og lever op til kampagnens budskab. Som modydelse vil den enkelte virksomhed blive nævnt i en efterfølgende dagbladskampagne under temaet "100 virksomheder der ikke lægger pres på deres vognmænd".

2.2. Målgruppe 2 - Vognmænd

Målgruppen er alle danske vognmænd, hvis vognpark består af lastbiler over 6 tons.

Via en direct-mail kampagne udsendes informationsmateriale til den enkelte vognmand med opfordring til at deltage i kampagnen. Brochuren skal informere om de generelle overtrædelser og samtidig opfordre vognmanden til også selv at kæmpe for bedre vilkår hos kunderne, for eksempel ved, at man forhandler leveringstider, der giver mulighed for en effektiv kørselsplanlægning.

Tilmeldte vognmænd modtager dels kampagnestickers til at montere på det enkelte køretøj, hvormed han signalerer, at firmaet går ind for øget trafiksikkerhed, dels et kampagnestempel, som han i kampagneperioden kan bruge på brevpapir m.v., og som

fortæller, at vognmanden deltager i kampagnen.

Som supplement indrykkes en dagbladsannonce under temaet "100 vognmænd der ikke lægger pres på deres chauffører". Herved opnår de tilmeldte vognmænd, at de bliver omtalt som ansvarlige vognmænd over for erhvervslivet/transportkøbere.

2.3. Målgruppe 3 - Chauffører

Målgruppen er danske lastvognschauffører ansat i danske vognmandsfirmaer, og som kører i lastbiler over 6 tons.

Via en folder, som fortæller om kampagnen, tales direkte til chaufføren om hans egen rolle i forbindelse med øget færdselssikkerhed.

Chaufføren orienteres om de generelle lovovertrædelser, som skaber problemer og kan bevirke ulykker, og chaufføren opfordres til selv at tage et ansvar for forbedret færdselssikkerhed ved at stille krav og sige fra over for opgaver, der medfører lovovertrædelser.

For at chaufføren kan skilte med, at han også går aktivt med i kampagnen, får han tilsendt kampagnestickers til køretøjet og personlige ting som T-shirt, kasket og lignende med kampagnelogo. I den forbindelse skal lægges vægt på, at materialerne udstråler kvalitet og er designet på en måde, der appellerer til chaufføren og måske opnår værdi som "collector's item".

2.4. Det videre arbejde

Rådet for Større Færdselssikkerhed og Færdselsstyrelsen vil sammen med vognmandsorganisationerne arbejde med at udvikle en kampagne, herunder de konkrete "værktøjer", der skal stilles til rådighed for de virksomheder, der tilmelder sig kampagnen. I den forbindelse vil det indgå, at også busvirksomheder skal kunne benytte materialet.

En kampagne tænkes præsenteret for offentligheden i forbindelse med det årlige seminar for pressen, som Rådet afholder i august måned 1997. Under forudsætning af, at der tilvejebringes de fornødne økonomiske midler, vil selve kampagnen blive iværksat i 1998.

3. Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed ("En ulykke er en for meget")

Primo 1997 udsendte trafikminister Bjørn Westh regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed.

Heraf fremgår bl.a., at trafikministeren i sommeren 1996 nedsatte nærværende styregruppe, hvis opgave er beskrevet i indledningen ovenfor.

Baggrunden herfor var, at der i den seneste tid i forbindelse med Færdselspolitiets målrettede kontroller mod tunge køretøjer var konstateret et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler og manglende overholdelse

af hastighedsgrænserne i forbindelse med lastbilkørsel.

Professionelle chauffører færdes meget i trafikken og er dermed ansvarlige for en stor del af kørselsarbejdet.

Sammenholdes antal trafikdræbte i ulykker, hvor henholdsvis lastbil og personbil er involveret er der - alt andet lige - væsentligt flere dræbte pr. kørt lastbilkilometer end pr. kørt personbilkilometer. Dette indebærer ikke, at erhvervschauffører også oftere har skylden for de indtrufne ulykker, kun at de oftere er involveret i ulykker med dræbte.

Der er tale om et fælles ansvar for myndigheder og erhverv for at forbedre trafiksikkerheden ved erhvervsmæssig transport. Det anføres i handlingsplanen, at det ikke er alle i transporterhvervene, der overtræder de gældende regler - men de, der gør det det, er med til at skade hele erhvervets omdømme.

Det er regeringens opfattelse, at vedtagelse af en fælles trafiksikkerhedspolitik og udarbejdelse af trafiksikkerhedsplaner i de enkelte virksomheder kan være et led i løsningen af problemstillingen.

Regeringen ønsker at støtte en god trafikultur blandt statsligt ansatte og vil udforme en trafiksikkerhedspolitik, som gælder alle de kørte kilometre, der udføres i statens tjeneste. Roller og ansvar for at forebygge trafikulykker skal gøres synlige for ledelser og ansatte, som skal være med til at ændre adfærd og holdninger. Regeringen vil benytte

egne virksomheder til at udvikle og afprøve metoderne til sådanne virksomhedsplaner. Trafikministeriet vil således tage initiativ til snarest at udvikle virksomhedsplaner for trafiksikkerhed i DSB, Post Danmark, Statens Bilinspektion og Vejdirektoratet.

Trafiksikkerhedsplaner i virksomheder kan bl.a. indeholde:

- Informationer om trafiksikkerhed til medarbejderne
- Lokale aftaler med medarbejdere, hvor sparede udgifter til reparation af biler og til brændstof bilver udbetalt eller anvendt til efteruddannelse
- Bestemmelser om virksomhedsetik - så man gennem information og planlægning af rutiner for eksempel støtter lovgivningens bestemmelser om hastighedsgrænser og køre- og hviletider
- Tilbud om trafiksikkerhedskurser for medarbejdere, der kører meget i arbejdstiden
- Sikker transportplanlægning
- Krav til leverandører

Trafikministeriet vil sikre, at de erfaringer, som ministeriets institutioner opnår med at udarbejde handlingsplaner, vil blive udbredt til andre ministerier, relevante virksomheder i den private

sektor og til amter og kommuner.

Regeringen vil desuden fortsat arbejde for, at lastbilerne bliver mere sikre - ikke mindst for cyklister og andre modparter i ulykker. På kort sigt vil regeringen stille krav om eftermontering af sideafskærmning og bagkofangere og for nye lastbiler krav om sikkerhedsseler og om ABS på flere lastbiler end i dag. På længere sigt arbejdes der bl.a. for krav om energiabsorberende forkofangere på lastbiler.

AFSNIT C. 2. DELRAPPORT

1. Det fremtidige statistikgrundlag på lastbil- og busområdet

1.1. Indledning

Styregruppen vedrørende lastbiler og busser nedsatte på sit møde den 15. november 1996 en "statistikarbejdsgruppe".

Arbejdsgruppen fik til opgave at redegøre for, hvilke statistikker der findes på godstransport- og buskørselsområdet i dag, som beskriver dels færdselsuheld, dels hvilke bestemmelser der overtrædes, omfanget af overtrædelserne, samt hvem der begår overtrædelserne. Endvidere skal arbejdsgruppen pege på, hvilke ønsker, der kunne være til de statistiske oplysninger, som kunne medvirke til at belyse uheld og

overtrædelser nærmere og derved give mulighed for en mere målrettet indsats overfor disse.

Arbejdsgruppen har haft deltagelse af Færdselsstyrelsen (formandskab), Statens Bilinspektion, Rigspolitichefen, Vejdirektoratet, Danmarks Statistik, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Danske Vognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Landsforeningen Danmarks Bilruter samt Turistvognmændenes Landsforening.

Der er i arbejdsgruppen enighed om, at de statistikker, der er af interesse for det trafiksikkerhedsmæssige arbejde, dels er statistiske oplysninger, der vedrører færdselsuheld, dels statistiske oplysninger, der vedrører begåede overtrædelser af lovbestemmelser, der relaterer sig til lastbiler og busser.

1.2. Færdselsuheldsstatistik

1.2.1. Danmarks Statistiks uheldsregistreringer

Danmarks Statistik registrerer på grundlag af oplysninger fra politiet oplysninger om person- og materielskadeuheld i et statistiksystem. Af disse oplysninger er det alene personskadeuheldsoplysningerne, der lagres hos Danmarks Statistik. Personskadeoplysningerne og materielskadeoplysningerne videresendes til Vejdirektoratet.

I bilag 9 er en beskrivelse af statistiksystemet.

Politiet indberetter først uheldet foreløbigt med en summarisk uheldsbeskrivelse på en blanket, som er en del af politirapporten, og som automatisk udfyldes ved gennemslag, samtidig med at der optages rapport. Den endelige indberetningsblanket, som udover uheldsoplysningerne tillige indeholder oplysninger om elementer og personer, jf. nedenfor, indsendes senest 5 uger efter færdselsuheldet.

Oplysninger om personskadeuheld lagres elektronisk i Danmarks Statistik og inddeles i tre hovedgrupper: uheldsoplysninger, elementoplysninger og personoplysninger.

Uheldsoplysningerne vedrører uheldet som helhed, fx sted, tidspunkt, vejr- og lysforhold.

Uheldssituationerne er en central faktor, og oplysninger herom inddeles i 10 hovedgrupper med i alt 66 uheldstypesituationer. I bilag 10 er en fortegnelse over hovedgrupperne med typesituationer.

Elementoplysningerne vedrører fx oplysninger om, hvilke køretøjer (med angivelse af registreringsnummer) der har været med i uheldet, og vejtypen, hvor uheldet er sket. Sidstnævnte oplysninger anvendes fx af Vejdirektoratet til markering af "sorte pletter".

Personoplysningerne vedrører oplysninger om såvel førere, cyklister, fodgængere og tilskadekomne

passagerer som andre, der har været involveret i uheldet. For alle personer, der registreres, bliver CPR-nummeret anført (for udenlandske personer dog fødselsdato og 0001 for mænd og 0002 for kvinder). På baggrund af dette beregnes alder og køn. For førere af motorkøretøjer registreres året for udstedelse af det første kørekort, hvilket betyder, at for personer, der først har taget kørekort til personbil og siden til lastbil, vil kørekortåret være det for personbil. Den pågældende kan altså have lang erfaring i personbilkørsel og kort erfaring i lastbilkørsel, uden at det kan ses af oplysningerne.

Den nærmere angivelse af, hvilke oplysninger der indgår i elementoplysningerne og personoplysningerne, fremgår af bilag 3.

På grundlag af de modtagne oplysninger fra politiet om færdselsuheld med personskade, hvor der optages rapport, fører Danmarks Statistik et færdselsuhedsregister og udgiver hvert år et hæfte om færdselsuheld, som giver meget detaljerede beskrivelser af fx lastbil- og busuheld. Det er alene personskadeoplysningerne, der lagres.

For så vidt angår de oplysninger om materielskadeuheld, som videresendes til Vejdirektoratet, foretages der udover registrering af uheldsoplysninger, elementoplysninger og personoplysninger tillige en registrering af stedsoplysninger.

Stedsoplysningerne er vejkode kombineret med enten

kilometrering eller husnummer. Disse oplysninger påføres af amter eller kommuner ud fra en tekstbeskrivelse af uheldsstedets placering. For det overordnede vejnet (stats- og amtsveje) gør stedskodningen det muligt at koble uheldsoplysningerne til vej- og trafikoplysninger. Det er denne kobling, der gør det muligt for Vejdirektoratet (og amterne) at udpege sorte pletter.

De registrerede oplysninger for både person- og materielskadeuheld videresendes som nævnt til Vejdirektoratet, som lagrer disse i VIS (Vejsektorensdirektoratets Informations System). VIS er det eneste sted i Danmark, hvor oplysninger om alle politiregistrerede uheld er lagret. Det er også det eneste sted, hvor politiets kortfattede referat af uheldsforløbet og vejkode for uheldsstedet er registreret.

I VIS findes ikke oplysninger om registreringsnummeret for køretøjer og heller ikke oplysninger om involverede personers CPR-nummer.

Alle oplysninger om det enkelte uheld er "hægtet sammen" via politiets journalnummer, nummerering af elementerne og nummerering af personerne i det enkelte element.

Ifølge Vejdirektoratet er de væsentligste elementoplysninger for så vidt angår tunge køretøjer elementets art, dvs. køretøjstype, knallert, cykel, fodgænger eller genstande på eller ved vejen samt

køretøjets nationalitet, vigepligt og manøvre før uheldet.

1.2.2. Mulige statistiksammenkøringer

Det er i dag muligt at koble elementoplysningerne om køretøjers registreringsnummer med oplysninger i Centralregisteret for Motorkøretøjer med henblik på at trække oplysninger ud om køretøjers registreringsforhold, totalvægt, passagertal, art og anvendelse. Disse oplysninger er dog som følge af ændring i registreringsproceduren alene tilgængelige for perioden efter 1983.

Siden 1995 har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning endvidere haft mulighed for at koble oplysninger i Centralregisteret for Motorkøretøjer med oplysninger i færdselsuhedsregistret, således at det for lastbilers vedkommende er muligt at få oplyst, om bilen er registreret til vognmandskørsel eller firmakørsel.

Som nævnt under punkt 1.2.1. trækkes der ud af personoplysningerne hos Danmarks Statistik oplysninger om førerens alder, tidspunkt for udstedelse af kørekort, og om vedkommende var spirituspåvirket i forbindelse med uheldet.

Endvidere kobles visse af oplysningerne fra uhedsregistret hos Danmarks Statistik med oplysninger i Vejdirektoratet, hvor kobling til vejoplysninger på det overordnede vejnet sker automatisk, hver gang uhedsoplysninger opdateres i VIS. Der peges dog på, at

der kan være et mindre problem i relation til kommunale vej- og trafikoplysninger, fordi disse i dag ikke registreres centralt (og for en række kommuner slet ikke er registreret overhovedet).

Der foreligger oplysninger om trafikarbejdet, godsmængder samt køretøjs- og personkilometre. Opgørelserne over køretøjernes trafik- og transportarbejde mv. er dog alle behæftet med en forholdsmæssig høj usikkerhed, ligesom de kan være modstridende. I den forbindelse skal det bemærkes, at når Statens Bilinspektion tager et nyt edb-system i brug 1. januar 1998, vil det være muligt at indkode tallene for antal kørte kilometre mellem 2 syn for hver enkelt lastbil og bus. Det vil således være muligt at få meget præcise oplysninger om antallet af kørte kilometre.

Der er overvejende enighed i gruppen om, at sådanne oplysninger i relation til overtrædelser ikke er af betydning. Foreningen af Danske Eksportvognmænd har dog peget på, at en opgørelse af uheldsfrekvensen pr. mio. køretøjskilometre for det enkelte element er nødvendig for at kunne vurdere udviklingen.

1.3. Overtrædelsesstatistik

1.3.1. Politiets kontrolstatistik

Statistik vedrørende overtrædelser af gældende

bestemmelser for lastbiler og busser udarbejdes af Rigspolitichefens Færdselsafdeling i forbindelse med storvognskontroller, hvor også Statens Bilinspektion i visse tilfælde deltager for så vidt angår den køretøjstekniske del af kontrollen.

Storvognskontrolstatistikken for 1996 er gengivet i bilag 12.

Statistikken viser antallet af udførte kontroller, det kontrollerede antal køretøjer, antallet af rapporter samt en specifikation af de enkelte overtrædelsetyper opdelt på 17 typer. Formålet med statistikken er primært at få et billede af antallet og typen af overtrædelser, således at politiet kan tilrettelægge og målrette sin indsats mod de områder, hvor problemerne er størst.

Politiets statistik bliver til på grundlag af det statistiskema (jf. bilag 3), der udarbejdes af lederen af den konkrete kontrol. Denne statistik er opdelt på lastbil, påhængsvogn, sættevogn, vogntog, bus og andre. For lastbilernes vedkommende sondres der ikke mellem vognmandsbiler (tilladelsespligtig) og biler anmeldt til firmakørsel (ikke-tilladelsespligtig), ligesom statistikken ikke viser nationaliteten af de kontrollerede køretøjer. Endvidere omhandler statistikken ikke resultater fra kontroller afholdt af politikredsene i Storkøbenhavn, Århus, Aalborg og Odense, hvor politiet udarbejder en lokal statistik.

Udover storvognskontrol udarbejder den enkelte betjent månedsvis en personlig statistik over de af ham

konstaterede overtrædelser. Skemaet, der anvendes, er vedhæftet som bilag 3. I denne statistik er der en opdeling på lastbiler og busser, ligesom udlændinge registreres.

Ifølge Rigspolitichefens repræsentant i arbejdsgruppen udføres kontrollen og statistikken sædvanligvis på en ensartet måde, hvorfor de målrettede storvognskontroller, der er udført siden 1994, er sammenlignelige. Derimod kan der ikke laves sammenligninger på de personlige månedsstatistikker.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning er imidlertid af den opfattelse, at ud fra et forskningsmæssigt synspunkt er storvognskontrollerne ikke sammenlignelige, da arbejdskraftindsatsen ikke er den samme ved hver kontrol.

Tilsvarende gælder, at storvognskontrollerne alt andet lige vil afsløre flere tekniske fejl og mangler, når der deltager personale fra Statens Bilinspektion i kontrollerne, end hvis dette ikke er tilfældet. Dette forhold kan vanskeliggøre sammenligninger af kontrolresultater over en periode.

Det er i arbejdsgruppen af Foreningen af Danske Eksportvognmænd foreslået, at alle politiets kontrolindberetninger i videst muligt omfang harmoniseres med henblik på en samlet opgørelse, ligesom det kunne være ønskeligt, at resultaterne af de samordnede kontroller ved den danske grænse gøres offentligt tilgængelige.

Danske Vognmænd og Foreningen af Danske Eksportvognmænd finder det endvidere afgørende, at der foretages en nuancering af overtrædelsesstatistikken for lastbiler, så den deles op i vognmandsbiler, firmabiler og udenlandske køretøjer. For så vidt angår køre- og hviletidsovertrædelser peger de to organisationer på Europa-Kommissionens beslutning af 22. februar 1993 om standardindberetning.

Rigspolitichefens repræsentant i arbejdsgruppen er af den opfattelse, at det hverken har politimæssig eller trafikikkerhedsmæssig betydning at opdele politiets statistik på vognmandsbiler, firmabiler og udenlandske biler, og at man efter indgående drøftelser hos færdselspolitiet ikke har fundet grundlag for at udføre en sådan opsplitning på typer af køretøjer, ikke mindst set i lyset af det betydelige arbejde det vil give med udformning af flere statistikker, da samtlige overtrædelsestyper skal specificeres i de enkelte grupper af køretøjer, sammenholdt med, at Færdselspolitiet aldrig vil iværksætte en kontrol mod enten firma- eller vognmandsbiler alene, men altid undersøge de køretøjer, der passerer et kontrolsted.

Den øvrige arbejdsgruppe er enig om, at en sådan nuancering af statistikken i vognmandsbiler, firmabiler og udenlandske køretøjer er ønskelig, da det af hensyn til en målrettet og bred indsats fra såvel myndigheder som organisationer mod overtrædelserne er vigtigt at have kendskab til den præcise målgruppe for kampagner og anden indsats.

1.3.2. Overtrædelsesstatistik på busområdet

På busområdet gør der sig særlige forhold gældende for så vidt angår overtrædelsesstatistikken. Fra Turistvognmændenes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruter er der således i arbejdsgruppen særlig peget på, at der så godt som ingen statistik findes på busområdet, at den eksisterende statistik ikke viser, i hvilket omfang busser er blevet kontrolleret, samt hvilke overtrædelser, der i givet fald er tale om. Det er et ønske fra busbranchens side, at statistikken specificeres på disse punkter. I en sådan mere nuanceret statistik kunne busserne f.eks. opdeles i arter (buskørsel, rutekørsel m.fl.), således som de er opdelt i Centralregisteret for Motorkøretøjer, eller efter erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Arbejdsgruppen er enig om, at overtrædelsesstatistikken på busområdet er mangelfuld, fordi kun et meget beskedent antal busser kontrolleres. Politiet gennemførte dog i januar-februar 1997 en særlig buskontrol. Resultatet heraf er gengivet i bilag 13.

1.3.3. Statistik over tekniske fejl og mangler

Statens Bilinspektion udarbejder ikke selv statistik over tekniske fejl og mangler i forbindelse med deltagelse i politiets arbejde, men en konstatering heraf indgår i politiets statistik. Det vil være muligt for Statens Bilinspektion at lave en statistik, der

nuancerer på f.eks. vognmandsbiler og firmabiler samt udenlandske køretøjer for så vidt angår de køretøjer, som Statens Bilinspektion får kendskab til gennem det arbejde, de deltager i ved kontrollerne sammen med politiet.

Det vil endvidere være muligt at rubricere de tekniske mangler fordelt på de pågældende biltyper. En sådan statistik vil dog ikke umiddelbart være repræsentativ, idet bilinspektionens personale kun deltager i kontrol af de køretøjer, som politiet udtager til nærmere undersøgelser.

Statens Bilinspektion har ikke i øjeblikket mulighed for generelt at bidrage med statistiske oplysninger om køretøjstekniske fejl og mangler på store køretøjer konstateret ved synsindkaldelser, men i forbindelse med ibrugtagning af det nye edb-system 1. januar 1998 vil der være mulighed herfor.

1.3.4. Statistik vedrørende overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne

Foruden politiets overtrædelsesstatistik udarbejder Færdselsstyrelsen statistik i forbindelse med gennemførelse af virksomhedskontrol vedrørende overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Statistikken for 1996 er gengivet i bilag 14.

Der er i arbejdsgruppen et ønske om, at statistikken nuanceres således, at det fremgår, hvor mange af de kontrollerede diagramark, der på godstransportområdet

vedrører vognmandskørsel og firmakørsel, ligesom denne bør suppleres med, hvad der er indberettet af overtrædelser til udlandet vedrørende udenlandske statsborgere samt oplysninger fra udlandet om danske statsborgeres overtrædelser.

Færdselsstyrelsen vil derfor fremover nuancere statistikken således, at det gøres op, hvor mange diagrammark der på godstransportområdet relaterer sig til vognmandskørsel og firmakørsel, og hvor mange der på persontransportområdet relaterer sig til den erhvervsmæssige henholdsvis den ikke-erhvervsmæssige personbefordring. Det vil endvidere blive undersøgt, om det er muligt at nuancere statistikken på grupper af virksomhedsstørrelser for så vidt angår de tilladelsesbaserede virksomheder. Det videre arbejde med nuancering af det statistiske materiale vil blive drøftet med branchens organisationer.

1.4. Øvrige statistikker

Arbejdsgruppen har undersøgt, hvorvidt der hos landets forsikringsselskaber findes relevante data, der kan have betydning for indsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet.

Forsikringsselskabernes materiale er imidlertid i sin nuværende form efter arbejdsgruppens opfattelse generelt ikke anvendeligt til formålet.

Forsikringsselskabernes uheldsregistreringer er således

i dag primært af forsikringsteknisk art til brug for bl.a. afklaring af regresforhold.

Forsikringsselskabernes registreringer af ansvarsfordelingen mellem parterne i et uheld baserer sig imidlertid på overtrædelser af færdselsloven samt retspraksis på området. Det skulle således være muligt for forsikringsselskaberne at udarbejde en statistik over sammenhængen mellem trafikuheld, overtrædelser og hvem, der begår/tillægges ansvaret for uheldet.

1.4.1. Udenlandske statistikker

finder Foreningen af Danske Eksportvognmænd har i arbejdsgruppen opfordret tildet væsentligt, at der i relevant omfang bør ses på, hvordan situationen på statistikområdet håndteres i udlandet. Arbejdsgruppen har imidlertid af tidsmæssige årsager ikke indhentet statistiske oplysninger om færdselsuheld og overtrædelser fra udlandet.

Ifølge Vejdirektoratet er de uheldsstatistikker, der laves i Belgien, Norge og Finland, dog i sin opbygning meget sammenlignelige med de danske, ligesom statistikken i Sverige også ligner den danske. For de nordiske landes vedkommende er statistikkerne endvidere også i sit indhold sammenlignelige med den danske uheldsstatistik. Der vil således ikke umiddelbart være nogen inspiration at hente i de pågældende lande for så vidt angår uheldsstatistikker.

EU har oprettet en fælles uheldsdatabase (CARE), hvor

oplysninger om alle personskadeuheld fra de enkelte medlemslande lagres. Oplysningerne lagres i de nationale formater. I et underliggende arbejde (CARE PLUS) har man søgt at omsætte oplysningerne, så de bliver sammenlignelige landene imellem.

Endelig har også OECD etableret en database (IRTAD), hvor overordnede uhelds- og trafikoplysninger er registreret for alle OECD-lande.

1.5. Arbejdsgruppens forslag

På baggrund af det gennemgåede materiale og drøftelserne i arbejdsgruppen er nedenfor i afsnit 1.5.1. og 1.5.2. anført gruppens forslag til Styregruppens overvejelse.

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

Arbejdsgruppen har endvidere ikke fundet behov for at ændre på opgavefordelingen mellem de myndigheder og institutioner, der i dag indsamler, behandler og/eller publicerer færdselsuhelds- og overtrædelsesstatistik.

1.5.1. Forslag vedrørende uheldsstatistikken

Der er i arbejdsgruppen 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 uheldsoplysninger vil således - ved at blive kombineret på en ny måde - allerede i dag kunne give et nuanceret og dækkende billede af uheldsomfanget for lastbiler og busser.

Arbejdsgruppen skal foreslå, at der ud fra de eksisterende uheldsregistreringer søges tilvejebragt en statistik, der indeholder oplysninger om lastbiler med en totalvægt på 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.

Oplysninger vedrørende totalvægt og anvendelsesformer findes ikke i færdselsuheldsregisteret men i Danmarks Statistiks motorregister. Det vil være muligt at finde de ønskede data gennem en samkøring af de to registre ved hjælp af bilernes registreringsnumre. For en del lastbilers og bussers vedkommende vil der dog ikke være data, idet der enten mangler et registreringsnummer eller der er tale om et udenlandsk køretøj. Desuden vil et antal lastbiler og busser ikke længere kunne findes i motorregisteret på grund af f.eks. skrotning og lignende.

Arbejdsgruppen skal endvidere foreslå, at den eksisterende færdselsuheldsstatistik, 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 uheldsstatistikken, 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.

Arbejdsgruppen skal foreslå, at det videre arbejde med at afdække, hvilke uheldsstatistikker, der ønskes ved en kombination af de eksisterende statistikker, hurtigst muligt iværksættes efter Styregruppens stillingtagen til gruppens forslag.

Arbejdsgruppen skal endelig foreslå, at forsikringsselskaberne opfordres til at udarbejde en uheldsstatistik i en sådan form, at den kan anvendes i det trafiksikkerhedsmæssige arbejde.

1.5.2. Forslag vedrørende overtrædelsesstatistikken

Arbejdsgruppen 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 adfærdskampagner samt uddannelsesmæssige tiltag - ikke alene mod typer af overtrædelser men også direkte mod de virksomheder, der begår overtrædelserne, skal et flertal af arbejdsgruppen 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).

Arbejdsgruppen 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 trafiksikkerhedsmæssig 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 trafiksikkerheden derfor er de samme.

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

1.5.3. Sammenhængen mellem uhelds- og overtrædelsstatistikken

Arbejdsgruppen 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.

Arbejdsgruppen 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.

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 registeret overtrædelse kan således være foretaget med et andet køretøj end en lastbil eller bus.

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

Arbejdsgruppen skal endelig foreslå, at det overvejes at udarbejde 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 trafiksikkerhedsmæssige problemer.

2. Sanktioner i forbindelse med overtrædelser af bestemmelser for lastbiler og busser

Styregruppen nedsatte på sit møde den 15. november 1996 en "sanktionsarbejdsgruppe".

Arbejdsgruppen fik af styregruppen til opgave:

- at komme med forslag til bødeniveauet og bødestørrelser i forbindelse med vejtransporter og buskørsel f.eks. fejl og mangler ved lastbiler og busser, overtrædelse af køre- og hviletids regler og hastighedsovertrædelser
- at komme med forslag til beskrivelse af niveauet for øvrige sanktioner f.eks. konfiskation, beslaglæggelse og tilladelsesinddragelse, herunder eventuelt overveje, hvorvidt der skal ske en stramning af praksis for opnåelse af tilladelser (sikkerhedsstillelse m.v.).

I arbejdsgruppens arbejde har deltaget repræsentanter fra Trafikministeriet, Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Erhvervenes Transportudvalg, Turistvognmændenes Landsforening, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen og Færdselsstyrelsen.

2.1. De hyppigst forekommende overtrædelser af gældende bestemmelser.

For at kunne vurdere, i hvilket omfang det er relevant at anbefale eventuelle ændringer af sanktioner eller sanktionspraksis i relation til overtrædelser i forbindelse med færdselsloven, godskørselsloven og busloven, er det vigtigt indledningsvis at få fastslået, på hvilke områder overtrædelserne sker.

Til dette formål har arbejdsgruppen set nærmere på den foreliggende statistik fra færdselspolitiets målrettede storvognskontroller, idet der af denne statistik kan aflæses, hvor mange køretøjer der bliver kontrolleret, og hvor mange rapporter der skrives (inkl. sigtelser mod ejere/brugere af køretøjerne). Endvidere kan selve overtrædelsesarten aflæses. Det fremgår således af færdselspolitiets statistik, hvorvidt der f.eks. er tale om overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid, hastighedsbestemmelserne eller de køretøjstekniske bestemmelser.

Ifølge færdselspolitiets statistik (fra de af Rigspolitichefens Færdselspolitis gennemførte målrettede kontroller) er de hyppigste overtrædelser i forbindelse med kørsel med lastbil (og bus) følgende:

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

Den foreliggende statistik fra færdselspolitiets målrettede storvognskontroller omfatter tillige overtrædelser begået med udenlandske køretøjer, overtrædelser begået i forbindelse med firmakørsel og overtrædelser begået i forbindelse med ikke erhvervsmæssig personbefordring i bus, men statistikken er ikke opdelt i de forskellige grupper. Der henvises i

den forbindelse til styregruppens 1. delrapport samt statistikarbejdsgruppens rapport.

Det fremgår af styregruppens 1. delrapport, at ca. 1/3 af godstransporten i Danmark udføres som firmakørsel (kørsel for egen regning).

Det bemærkes, at der i forbindelse med Rigspolitichefens Færdselspolitis målrettede kontroller af tunge køretøjer hidtil alene er blevet kontrolleret et mindre antal busser.

Af Rigspolitichefens Færdselspolitis seneste opgørelse af de målrettede kontroller gennemført i 1996 fremgår således, at 458 ud af 14.772 kontrollerede køretøjer havde tekniske fejl/mangler, 947 kørte med overlæs og øvrige overskridelser af dimensioner, 379 havde overtrådt de gældende bestemmelser for køre- og hviletid og 698 kørte med for høj hastighed.

Som bilag 12 er vedlagt Rigspolitichefens Færdselspolitis seneste opgørelse over målrettede kontroller i 1996 for så vidt angår tunge køretøjer.

2.2. Tilladelser og indberetningsordning i forbindelse med godskørselslovgivningen, busloven og køre- og hviletid.

Forudsætningen for lovlig kørsel på bus- og godskørselsområdet er, at man har tilladelse hertil,

hvor dette kræves. Nedenfor beskrives, hvornår der kræves tilladelse og kravene til opnåelse af tilladelse, ligesom der oplyses om, hvem der udsteder tilladelsen.

Endvidere beskrives baggrunden og formålet med den gældende indberetning til den tilladelsesgivende myndighed om strafferetlige forhold.

2.2.1. Meddelelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning.

I henhold til Trafikministeriets lovbekendtgørelse nr. 259 af 12. april 1995 om godskørsel, § 1, stk. 1, skal den, der udfører gods- kørsel for fremmed regning, have tilladelse hertil af Vejtransportrådet, hvis kørslen foretages med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons (vægtgrænsen fremgår ikke af loven, men af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 587 af 26. juni 1996, § 1, stk. 1).

Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger, jf. lovens § 1, stk. 2.

Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Vejtransportrådet, jf. lovens § 8, stk. 2.

Betingelserne for meddelelse af tilladelse til

godskørsel for fremmed regning fremgår af lovens § 3.

Herefter kan tilladelse meddeles personer, der:

1. har dansk indfødsret,
2. har bopæl her i landet,
3. ikke er umyndiggjort eller under lagværgemål,
4. hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
5. ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesorden 50.000 kr. og derover,
6. har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
7. ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
8. i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Herudover er der i bekendtgørelsen fastsat nogle krav til ansøgerens økonomi og faglige kvalifikationer. (For så vidt angår kravet til økonomi, skal ansøgeren ved

ansøgning om indtil to tilladelser dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier på i alt mindst 150.000 kr. Ved ansøgninger om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 30.000 kr. for hver ekstra tilladelse, jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 1. De faglige kvalifikationer fremgår af bekendtgørelsens § 11.).

En tilladelse gives for et tidsrum af højst 5 år ad gangen, jf. lovens § 6, stk. 1.

2.2.1.1. Firmakørsel.

Ved firmakørsel forstås - i henhold til Trafikministeriets lovbekendtgørelse nr. 259 af 12. april 1995 § 1, stk. 4 - kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Godskørslen, der kun må være hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal udføres af en chauffør ansat hos denne.

Efter lovens § 1, stk. 1. er der alene krav om at den, der udfører godskørsel for fremmed regning, skal have tilladelse hertil af Vejtransportrådet. Der er således ikke et krav om tilladelse ved udførelse af firmakørsel.

2.2.2. Meddelelse af tilladelse til erhvervsmæssig

personbefordring i henhold til buslovgivningen.

I henhold til Trafikministeriets lovebekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996 om buskørsel, § 1, stk. 1, skal den, der udfører erhvervmæssig personbefordring med et dansk indregistreret motorkøretøj, indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, have tilladelse hertil af Persontrafikrådet.

Tilladelsen gælder for et tidsrum af indtil 8 år.

Udføres der rutekørsel (hvorved forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. lovens § 2, stk. 1) skal vedkommende have tilladelse fra enten den lokale/regionale tilladelsesudstedende myndighed eller Persontrafikrådet afhængigt af hvor kørslen udføres - og dette gælder, uanset om der er tale om almindelig eller speciel rutekørsel, jf. lovens § 3.

Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Persontrafikrådet, jf. lovens § 21, stk. 4.

Betingelserne for meddelelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med en bus fremgår af lovens § 12 (svarer i øvrigt næsten helt til godskørselslovens krav - forskellen er markeret med kursiv). Herefter kan tilladelse meddeles personer, der:

1. har dansk indfødsret,

2. har bopæl her i landet,
3. er myndige og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
4. hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
5. ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesorden 50.000 kr. og derover,
6. har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
7. ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed eller busudlejning, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
8. i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Herudover er der i bekendtgørelsen fastsat nogle krav til ansøgerens økonomi og faglige kvalifikationer. (For så vidt angår kravet til økonomi, skal ansøgeren ved ansøgning om indtil to tilladelser dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier på i alt

mindst 100.000 kr. Ved ansøgninger om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse, jf. bekendtgørelsens § 9, stk. 1. De faglige kvalifikationer fremgår af bekendtgørelsens § 13.).

2.2.2.1. Ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

I § 1, stk. 4, i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel er afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke erhvervsmæssig personbefordring angivet.

I henhold til denne bestemmelse anses kørslen for ikke-erhvervsmæssig personbefordring, hvis følgende betingelser er opfyldt:

1) Kørslen udføres vederlagsfrit, bortset fra dækning af variable udgifter, som f.eks. udgifter til benzin eller olie.

2) Kørslen udføres af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet eller en ansat hos denne. Hvis personbefordringen alene finder sted inden for landets grænser, kan kørslen dog udføres af andre end den registrerede ejer eller bruger, jf. bekendtgørelsens § 5.

3) Kørslen er et led i anden virksomhed, idet befordringen af passagerer skal udgøre en underordnet rolle i forhold til det, den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning beskæftiger sig med.

4) Der befordres udelukkende personer med nærmere tilknytning til den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre.

Såfremt disse 4 betingelser er opfyldt, er der tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring og dermed tilladelsesfri personbefordring.

2.2.3. Baggrund og formål med den gældende indberetningsordning.

Som skitseret i afsnit 2.2.2. forudsætter meddelelse af tilladelser i henhold til godskørselsloven og busloven opfyldelsen af en række krav, herunder et krav med hensyn til den strafferetlige vandel hos ansøgeren og - for så vidt angår selskaber - hos den ansvarlige leder.

Spørgsmålet om strafferetlig vandel er aktuelt ikke kun i forbindelse med stillingtagen til ansøgninger om udstedelse af tilladelser, men også i relation til reglerne om tilbagekaldelse af tilladelser.

Forudsætningen for at kunne tage relevante oplysninger om strafferetlige forhold i betragtning med hensyn til spørgsmål om eventuel tilbagekaldelse er naturligvis, at tilladelsesmyndigheden (Vejtransportrådet/Persontrafikrådet eller Færdselsstyrelsen) modtager indberetning herom fra politiet, og/eller at tilladelsesmyndigheden har mulighed for at rekvirere sådanne oplysninger hos politiet (Kriminalregisteret).

2.2.3.1. Gældende ordninger.

Efter Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 20. januar 1982 (vedlagt som bilag 15) skal politikredsene til Direktoratet for Vejtransport (nu Færdselsstyrelsen) indberette afgørelser om overtrædelser af godskørselsloven.

Ud over ordningen fra 1982 om indberetning af straffesager vedrørende godskørselsloven findes alene indberetningsregler med hensyn til sager om køre- og hviletid. Efter Arbejdsministeriets cirkulære af 17. december 1975 (bilag 16) skal politiet således - på en særlig blanket - til Færdselsstyrelsen indberette konstaterede overtrædelser af bestemmelserne om køre- og hviletid (EØF-forordningerne Nr. 3820/85 og 3821/85 samt AETR-overenskomsten).

Indberetningsordningen med hensyn til køre- og hviletid har i øvrigt betydning ikke blot med hensyn til spørgsmålet om en eventuel tilbagekaldelse af udstedte tilladelser, men er også af betydning for udtagningen af vognmandsvirksomheder til de virksomhedskontroller af køre- og hviletidsreglerne, som forestås af Færdselsstyrelsen. Hertil kommer, at Færdselsstyrelsen inden for køre- og hviletidsområdet hvert andet år skal underrette EU-Kommissionen om antallet af overtrædelser af forordningerne vedrørende køre- og hviletid samt antallet af kontrollerede diagramark. De typer af kontroller, der indberettes, fremgår af vedlagte bilag 17.

Virksomhedskontrollen, som forestås af Færdselsstyrelsen, omfatter danske virksomheder, medens politiets kontrol også omfatter udenlandske køretøjer.

Overtrædelser begået af udenlandske køretøjer indberettes af Færdselsstyrelsen til det pågældende lands kompetente myndigheder. Bilag 18 indeholder en oversigt over indberetninger til andre lande vedrørende udenlandske vognmænds overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne i Danmark.

Tilsvarende modtager de danske myndigheder oplysninger om danske køretøjers overtrædelser i udlandet.

Indberetningssystemet på køre- og hviletidsområdet angår såvel gods- som buskørselsområdet. Men bortset fra det særlige køre- og hviletidsområde findes der ikke - og har aldrig eksisteret - ordninger om indberetning fra politiet af oplysninger om strafbare forhold i relation til buskørselsområdet.

De gældende ordninger om indberetninger fra politiet er klart utilfredsstillende, da det på det eksisterende grundlag ikke er muligt reelt eller systematiseret og ensartet at tage hensyn til den strafferetlige vandel i forbindelse med kontrolindsatsen over for tilladelsesindehavere i forhold til de muligheder for tilbagekaldelse af tilladelser, som lovgivningen indeholder.

Manglende eller utilstrækkelige indberetningsordninger kan ikke i tilstrækkelig grad afbødes af en adgang for

tilladelsesmyndigheden til selv at rekvirere oplysninger om strafferetlige forhold hos politiet. Overvejelser om tilbagekaldelse af udstedte tilladelser vil således typisk blive udløst på baggrund af indberetninger fra politiet om strafbare forhold.

Mulighederne for i relation til tilladelseskontrollen at kunne rekvirere relevante oplysninger om strafbare forhold hos politiet i Kriminalregisteret er i øvrigt også begrænset og dækker ikke fuldt ud oplysningsbehovet.

De oplysninger, der i dag - med samtykke fra ansøgeren - kan indhentes i henhold til Justitsministeriets forskrifter af 13. december 1991 for Kriminalregisteret (Rigspolitechefens Kundgørelse IX, nr. 3 af 4. januar 1995), er således (efter § 43) sædvanlige straffeattester til offentlig brug fra registerets afgørelsesdel, dvs. alene oplysninger om noteringer af afgjorte sager vedrørende straffeloven og med hensyn til anden lovgivning, alene hvis der er idømt frihedsstraf, eller hvis der er sket rettighedsfrakendelse eller lign. Dette betyder, at almindelige bødesager uden for straffelovens område, herunder f.eks. sager om overtrædelse af færdselslovgivningen, ikke vil fremgå af de straffeattester, som Færdselsstyrelsen kan rekvirere i Kriminalregisteret.

Efter § 49, stk. 3, i forskrifterne for Kriminalregisteret gælder imidlertid, at politiet efter (udtrykkelig og altså konkret) begæring til

Færdselsstyrelsen til brug for sager om meddelelse eller tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig godstransport og personbefordring ad landevej skal give oplysning om tilførsler til Kriminalregisteret om overtrædelse af færdselsloven. Herudover kan politiet efter forskrifternes § 51 til offentlige myndigheder videregive enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret, såfremt videregivelsen sker til varetagelse af private eller offentlige interesser, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrunder hemmeligholdelse, herunder hensynet til den, oplysningerne angår, eller videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndighedsvirksomhed eller er påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe.

I forbindelse med den hidtidige praksis har Direktoratet for Vejtransport og nu Færdselsstyrelsen i almindelighed alene rekvireret de sædvanlige (og altså begrænsede) straffeattester efter registerforskrifternes § 43, og kun i særlige tilfælde er der efter en konkret vurdering sket en udvidet rekvisition med hensyn til navnlig noteringer om færdselslovssager efter forskrifternes § 49, stk. 3.

Kriminalregisteret indeholder af relevante forseelser oplysninger om verserende sager vedrørende:

- told-, moms og skattelovgivning, der vil antages at medføre frihedsstraf,
- spiritus- og promillekørsel (færdselslovens § 53),

- kørsel i træt, syg tilstand (færdselslovens § 54),
- kørsel uden at have erhvervet kørekort overhovedet (færdsels-lovens § 56, stk. 1),
- overlæs/akseltryk (færdselslovens § 85)
- kørsel trods frakendelse (færdselslovens § 117, stk. 5),
- færdselssager, hvor der er nedlagt påstand om frakendelse af førerretten, f.eks. ved for høj hastighed.

Afgørelser i ovennævnte sager indsættes i Kriminalregisteret sammen med følgende andre afgørelser:

- alle andre sager, hvor bødebeløbet er på 1000 kr. eller derover, samt sådanne sager, hvor den normale bødetakst er på mindst 1000 kr., selvom bøden er nedsat til under 1000 kr.

og uanset bødestørrelsen i følgende sager:

- forordninger om fartskrivere
- køre- og hviletidsregler
- ferieloven - manglende indbetaling til

Feriegiro

- vigepligt og almindelige hastighedsregler
(færdselslovens § 41)
- mangler ved køretøjets driftsbremse og styretøj.

Det ses heraf, at bøder under 1000 kr. for overtrædelse af lov om godskørsel, for buskørsel og for kørsel med et køretøj, som føreren ikke har erhvervet korrekt kørekortkategori til, også selv om føreren har kørekort, samt hastighedsovertrædelser efter færdselslovens § 42 og § 43, ikke markeres som afgjorte sager.

2.2.3.2. Udvidet indberetningsordning.

Med det formål at få fastlagt dækkende indberetningsordninger for politiets videregivelse af oplysninger om strafbare forhold til Færdselsstyrelsen gennemførte Færdselsstyrelsen drøftelser med politiet (Politimesterforeningen, Politidirektøren i København og Rigspolitichefen), hvorefter et forslag om en ændret og udvidet indberetningsordning blev forelagt Vejtransportrådet og Persontrafikrådet, som tiltrådte den foreslåede ordning i foråret 1996.

Færdselsstyrelsen har herefter anmodet Justitsministeriet om at tiltræde ordningen og udsende en cirkulæreskrivelse til politikredsene om den udvidede indberetningsordning for både gods- og

busvognmænd, som omfatter følgende typer af pådømte strafbare forhold:

- Sager om overtrædelse af gods- og buslovgivningen.
- Færdselslovssager i relation til mangler ved køretøjer, overlæs, kørsel uden kørekort samt hastighedsforseelser.
- Sager vedrørende overtrædelse af reglerne om kørsel med farligt gods.
- Køre- og hviletidssager.
- Told- og skattelovssager, hvor lovovertrædelsen står i forbindelse med driften af virksomheden.
- Straffelovssager, hvor overtrædelsen står i forbindelse med driften af virksomheden.

I drøftelserne med politiet har der været enighed om, at indberetninger i de sager, hvor lovovertrædelser er begået af chauffører, bør udformes på en sådan måde, at indberetningen henviser til vognmanden (tilladelsesindehaveren). Dette bør - selv om forholdet næppe er af større praktisk betydning - være tilfældet, uanset at vognmanden, bl.a. hvor der ikke gælder et objektivt ansvar for den pågældende, ikke selv er genstand for et strafferetligt ansvar. Det bemærkes herved, at tilladelsesindehaverens forpligtigelse efter

godskørsels- eller busloven til at udføre virksomheden forsvarligt og i overensstemmelse med god skik i branchen også må ses i sammenhæng med ansattes optræden og efterlevelse af strafbelagte bestemmelser, som virksomheden som sådan er i berøring med.

2.2.3.3. Reaktionsmønster.

2.2.3.3.1 Administrativ rutine vedrørende indberetninger.

Efter den administrative og sekretariatsmæssige praksis, der blev udført i Direktoratet for Vejtransport, blev indberetninger fra politiet om strafbare forhold samlet på de enkelte virksomhedssager. Når der var 5 indberetninger, gik sagen til sagsbehandling, og de samlede indberetninger blev i den forbindelse gennemgået og konkret vurderet i forhold til sagernes grovhed (bødens størrelse), hyppighed og karakter og i forhold til virksomhedens størrelse målt ud fra antallet af tilladelser. Når vurderingen gav grundlag herfor, blev der supplerende rekvireret udvidede registeroplysninger fra Kriminalregisteret med det formål at få et mere fuldstændigt billede af virksomheden. I selskabssagerne blev der indhentet oplysninger både i relation til selskabet og den ansvarlige leder.

Ud fra disse samlede oplysninger om den strafferetlige vandel blev der herefter konkret taget stilling til, hvorvidt der - i forbindelse med en forelæggelse for Rådet - var anledning til at overveje reaktioner enten

i form af advarsel eller tilbagekaldelse. I så fald blev sagen naturligvis før forelæggelsen for Rådet forelagt tilladelsesindehaveren i forbindelse med en partshøring.

I de sager, hvor indberetningerne ikke gav grundlag for at indhente supplerende oplysninger fra Kriminalregisteret, blev sagen erindret på yderligere 5 indberetninger fra politiet. Efter den daværende praksis blev der dog i alle tilfælde foretaget en nærmere vurdering på baggrund af blot en enkelt indberetning fra politiet, hvis indberetningen angik en straffesag med en bødestraf af en vis størrelse, typisk 10.000 kr. eller derover.

Såvel Vejtransportrådet som Persontrafikrådet har tiltrådt, at denne rutinemæssige og meget faste tilrettelæggelse af håndteringen af indberetninger fra politiet om strafbare forhold fremover anvendes i Færdselsstyrelsens håndtering af modtagne indberetninger.

2.2.3.3.2. Reaktion i form af tilbagekaldelse eller advarsel.

Når der i en sag foreligger oplysninger om driften af en virksomhed i form af indberetninger m.v., som ovenfor anført, skal der tages stilling til eventuel reaktion herpå i form af tilbagekaldelse af tilladelser eller eventuel advarsel til tilladelsesindehaveren. Om hjemmel til tilbagekaldelse henvises til nedenstående afsnit 2.3.4.3. om tilbagekaldelse af tilladelser i

henhold til godskørselsloven og afsnit 2.3.5.3. om tilbagekaldelse af tilladelser i henhold til busloven.

For så vidt angår selve vurderingen af grundlaget for reaktionsvalget er det vanskeligt, også ud fra den hidtidige praksis i Vejtransportrådet og Persontrafikrådet, at angive præcise retningslinier for dette, da der er tale om meget konkrete vurderinger fra sag til sag.

Der kan dog ud fra en gennemgang af rådspraksis anføres følgende hensyn, som synes at have spillet en typisk rolle ved vurderingen af de hidtil afgjorte sager:

- om straffesagerne har relation til udøvelsen af erhvervet,
- antallet af sager set i relation til virksomhedens størrelse (ud fra antallet af tilladelser),
- grovheden af sagerne, som det navnlig giver sig udtryk i størrelsen af bøderne, og
- hvilke bestræbelser virksomheden udfolder for at undgå eller forebygge lovovertrædelser.

I sager, der har været forelagt Vejtransportrådet og Persontrafikrådet, og hvor der ud fra de foreliggende oplysninger om virksomhedens adfærd ikke har været grundlag for tilbagekaldelse, har rådene efter omstændighederne meddelt advarsel om tilbagekaldelse i

tilfælde af gentagelse.

Det er ud fra rådernes hidtidige praksis vanskeligt at beskrive forholdet mellem advarsler og tilbagekaldelse. Det samme gælder forholdet mellem advarsler og sager med strafbare forhold, der ikke har givet anledning til nogen form for reaktion over for tilladelsesindehaveren.

Der er hverken i godskørselsloven eller busloven omtale af en adgang til at meddele advarsler, og lovgivningen indeholder ikke - som ved tilfælde med afgørelser om tilbagekaldelse - anvisninger på særlige muligheder for at få en advarsel prøvet ved domstolene. Der er heller ikke mulighed for efterprøvelse ved anden (højere) administrativ myndighed.

Det er dog et almindeligt anvendt redskab, at kunne "løfte pegefingern" overfor en virksomhed i form af en advarsel og derved gøre opmærksom på, at gentagne overtrædelser vil kunne medføre tilbagekaldelse af udstedte tilladelser.

Såvel Vejtransportrådet som Persontrafikrådet besluttede i forbindelse med tiltrædelsen af ovennævnte indberetningsordning og nedenfor anførte "reaktionsstrategi" at opretholde en ordning, hvorefter der i form af beslutninger i rådene kan meddeles en advarsel.

Færdselsstyrelsen vil naturligvis også i forbindelse med den løbende administration i forhold til

virksomhederne - når der måtte være anledning hertil - kunne henlede en virksomheds opmærksomhed på kravene til opretholdelse af udstedte tilladelser.

2.2.3.3.3. "Reaktionsstrategi".

Vejtransportrådet og Persontrafikrådet har i foråret 1996 i forbindelse med stillingtagen til ordningen vedtaget følgende generelle udformning af "Reaktionsstrategien" i relation til spørgsmålet om den strafferetlige vandel:

"Kontrolindsats og "reaktionsstrategi" i relation til strafbare forhold vedrørende indehavere af vognmands- og bustilladelser.

1. Efter godskørselsloven vil der være mulighed for tilbagekaldelse af en udstedt vognmandstilladelse bl.a. på grundlag af strafbare forhold.

Spørgsmålet om, hvorvidt der er grundlag for tilbagekaldelse i anledning af strafbare forhold afgøres af Vejtransportrådet/Person-trafikrådet i forbindelse med en samlet konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde.

Mulighederne for tilbagekaldelse - og dermed risikoen for vognmanden for at miste sin vognmandstilladelse - er efter godskørsels- og busloven udvidet i forhold til, hvad der i almindelighed gælder på andre områder.

Inden for godskørsels- og buslovens område vil

tilbagekaldelse kunne komme på tale, hvis der ud fra en samlet og konkret vurdering foreligger et eller flere strafbare forhold, der gør det antageligt, at en fortsat erhvervsudøvelse ikke vil kunne foregå på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

De kriminalitetsarter, som i den henseende er særligt relevante inden for vognmandsområdet, er overtrædelser af godskørsels- og busloven, køre- og hviletidsforhold, færdselslovsovertrædelser med hensyn til overlæs, mangler ved køretøjet, kørsel uden kørekort, hastighedsforseelser, reglerne om kørsel med farligt gods samt told- og skattelovsovertrædelser og overtrædelser af straffeloven begået i forbindelse med virksomhedsudøvelse.

Ved vurderingen af lovovertrædelsernes betydning for, om tilladelsen vil kunne opretholdes, indgår en række forskellige hensyn, herunder de omstændigheder, hvorunder de strafbare forhold er begået, lovovertrædelsernes antal, grovhed og udførelsesmåde. Endvidere indgår i vurderingen, om der af tilladelsesindehaveren er eller kan blive foretaget andre foranstaltninger af retlig eller praktisk karakter for at hindre nye lovovertrædelser.

2. De administrative og sekretariatsmæssige opgaver i relation til kontrolindsatsen i forhold til tilladelsesindehavere udføres af Færdselsstyrelsen.

Dette sker med hensyn til kravene til strafferetlig

vandel på den måde, at Færdselsstyrelsen fra politiet modtager løbende indberetninger om lovovertrædelser af den i pkt. 1 nævnte art. Disse indberetninger vil blive nærmere vurderet i Færdselsstyrelsen i forhold til de strafbare forholds karakter, hyppighed og grovhed og i forhold til virksomhedens størrelse målt ud fra antallet af tilladelser. Når denne vurdering giver anledning hertil, vil der af Færdselsstyrelsen supplerende blive rekvireret registeroplysninger fra Kriminalregisteret med det formål at få et mere fuldstændigt billede af virksomheden. I selskabssager vil der blive indhentet oplysninger både i relation til selskabet og den ansvarlige leder. Indberetninger fra politiet kan også give anledning til udtagning af den pågældende virksomhed til virksomhedskontrol efter reglerne om køre- og hviletid.

Ud fra disse samlede oplysninger i Færdselsstyrelsen om den strafferetlige vandel vil der fra styrelsens side konkret blive taget stilling til, hvorvidt der måtte være grundlag for at indstille til Vejtransportrådet/Persontrafikrådet, at der sker tilbagekaldelse af tilladelsen."

2.2.3.4. Overvejelser af supplement.

Som supplement til den udvidede indberetningsordning overvejer Færdselsstyrelsen endvidere mulighederne for i større omfang at modtage/indhente underretning fra told og skatteregionerne vedrørende administrative afgørelser i relevante sager i vognmandsvirksomheder.

2.3. Sanktionsmuligheder og praksis efter den eksisterende lovgivning.

Som det fremgår af kapitel 1, synes Rigspolitiets "tungvogns-statistik" at vise, at der er særlige problemer i relation til overholdelse af bestemmelserne om de køretøjstekniske krav med hensyn til overlæs, køre- og hviletid og hastighed/diagramark.

Udover at have "lokaliseret" problemerne er det en forudsætning for at kunne anbefale nye og eventuelt skærpede sanktioner, at man har set på og vurderet de i den nuværende lovgivning gældende sanktionsmuligheder, herunder praksis på området, og derigennem at fastslå nødvendigheden af indførelse af nye sanktioner eller en skærpelse af praksis.

I det følgende beskrives sanktionsmulighederne, bødeniveau og praksis i forbindelse med overtrædelser inden for den eksisterende lovgivning på henholdsvis færdselslovsområdet, køre- og hviletid, godskørsels- og buslovsområdet.

Efter den nuværende lovgivning på området er følgende sanktionsmuligheder:

Straf: Bøde, hæfte og fængsel.

Anden retsfølge: F.eks. inddragelse af tilladelser, inddragelse af førerret, tilbageholdelse af køretøjer

og konfiskation.

De nedenfor angivne oplysninger om bødeniveauet for de enkelte overtrædelser bygger dels på oplysninger fra Færdselsstyrelsen, dels på Rigsadvokatens bødekatalog, der bl.a. indeholder de vejledende bødetakster i forbindelse med færdselslovovertrædelser. Bødetaksterne er i bødekataloget fastlagt efter en gennemgang af domspraksis på området, der løbende bliver opdateret.

Inden for færdsels-, godskørsels- og buslovgivningen skærpes sanktionerne ofte i gentagelsestilfælde, hvorfor det er fundet relevant indledningsvis at fastslå, hvornår der er tale om gentagelse og dermed kan blive tale om forhøjet sanktion.

Sanktionsmulighederne retter sig mod henholdsvis chaufføren, vognmanden og ejeren (brugeren) af køretøjet. Endvidere kan der blive tale om at straffe transportkøberen og/eller speditøren efter straffelovens regler om medvirkenansvar.

Også selskaber kan idømmes bødeansvar. I den forbindelse henvises til Straffelovrådets betænkning om juridiske personers bødeansvar (betænkning nr. 1289 fra 1995), idet hovedtræk af betænkningen samt uddrag af kapitel 7 er optrykt som bilag 19.

Det bemærkes, at færdselslovens sanktionsregler ikke skelner mellem transportformerne (gods/firma/udlændinge/erhverv/ikke-erhverv).

Godskørselslovens sanktionsregler skelner selvsagt mellem firmakørsel og vognmandskørsel (kørsel for egen eller fremmed regning).

Det bemærkes i den forbindelse, at der med en lovændring i 1995 blev givet politiet bedre mulighed for kontrol af, om der i forbindelse med angiven transport er tale om vognmandskørsel eller firmakørsel. Specielt for så vidt angår firmakørsel fremgår af bemærkningerne til lovændringen bl.a. følgende: "Der stilles i lovgivningen ingen krav til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel for den, der udfører firmakørsel. Da firmakørslen er tilladelsesfri, er der ikke nogen mulighed for tilbagekaldelse af retten til at udføre denne form for godstransport. Det er i større omfang konstateret, at motorkøretøjer, der benyttes til at udføre firmakørsel, er blevet anvendt til at transportere gods for fremmed regning. Det er ikke rimeligt, at de pågældende personer kan fortsætte med at udføre firmakørsel, når vognmænd, der opfylder en række kvalifikationskrav i lovgivningen for at få tilladelse til godskørsel for fremmed regning, kan få tilbagekaldt deres tilladelse og dermed ret til at udføre gods-kørsel.

For at sidestille disse to typer af transport på dette punkt vil der være mulighed for anklagemyndigheden og dermed domstolene i forbindelse med sager vedrørende overtrædelser af godskørselslovgivningen at overveje, om der for personer, der er ansvarlige ledere af virksomheder, der er anmeldt til firmakørsel, ved grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, skal ske

frakendelse af retten til at udføre firmakørsel, i overensstemmelse med straffelovens § 79, stk. 2.”.

Endelig skelner Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel i sine sanktionsbestemmelser mellem ikke-erhvervmæssig og erhvervmæssig personbefordring.

Den følgende beskrivelse af praksis skal læses på denne baggrund.

2.3.1. Gentagelsesvirkning i forbindelse med nye lovovertrædelser.

Når en person begår en ny lovovertrædelse efter at være dømt, foreligger der gentagelse. Ved gentagelse får lovovertræderen som udgangspunkt normalstraf for den nye kriminalitet.

Der er imidlertid to måder, hvorpå der ved gentagelse kan ske en skærpelse af normalstraffen. For det første kan gentagelsen bevirke en skærpet strafudmåling inden for strafferammen, hvilket ikke kræver særlig lovhjemmel. For det andet kan der ved gentagen kriminalitet være knyttet en egentlig gentagelsesvirkning, det vil sige at den først afsagte dom efter loven har en skærpende virkning på afgørelsen om den senere kriminalitet.

Straffelovens § 81 angiver de almindelige betingelser for at en tidligere afgørelse kan have

gentagelsesvirkning på en senere afgørelse. Det bemærkes i den forbindelse, at straffelovens § 81 ikke i sig selv skaber gentagelsesvirkning, hvorfor den pågældende særlovgivning, der er overtrådt, skal hjelpe en gentagelsesvirkning i den nye sag.

Gentagelsesvirkning kan kun finde sted for en afgørelse, hvor en person over 18 år er fundet skyldig i en begået strafbar handling, herunder fundet skyldig i forsøg eller medvirken. Foruden domme er gentagelsesvirkning også knyttet til vedtagelse af bøde i retten eller i henhold til politiets bødeforelæg.

Gentagelsesvirkningen ophører, når der ved nye overtrædelser er forløbet mere end 5 år fra den første strafs udståelse.

Af Rigsadvokatens bødekatalog fremgår, at der alene er knyttet gentagelsesvirkning til bødetakster på 1.000 kr. eller derover, hvis ikke andet er anført i bødekatalogets specielle del inden for hvert særlovsområde eller bødeområde.

Det fremgår endvidere, at gentagelsesvirkningens tidsmæssige udstrækning som hovedregel er begrænset til 2 år, samt at fristen for gentagelsesvirkningen løber fra vedtagelsen eller endelig dom.

Herudover fremgår det, at bødestørrelsen i gentagelsestilfælde ikke kan anvises generelt. Hvor der har udviklet sig en fast praksis på visse særlovsområder, vil dette fremgå af katalogets

specielle del.

De vigtigste særlovsregler om gentagelsesvirkning findes i færdselsloven, jf. bl.a. færdselslovens § 117, hvorefter straf af bøde for spiritus- eller promillekørsel kan stige til hæfte eller fængsel, hvis den skyldige tidligere er dømt for spiritus- eller promillekørsel.

Endvidere er der knyttet gentagelsesvirkning til overtrædelser af godskørselsloven, jf. bl.a. 12, stk. 1, om tilbagekaldelse af tilladelse ved grove eller gentagne overtrædelser af vilkårene for tilladelsen og § 17 a, stk. 1, hvorefter der kan ske konfiskation af det ved overtrædelserne anvendte motorkøretøj ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskationen ikke er urimelig.

Ligeledes er der knyttet gentagelsesvirkning til § 4, stk. 1, i lov om international godskørsel, hvorefter der kan ske tilbagekaldelse af tilladelse ved grove eller gentagne overtrædelser af vilkårene for tilladelsen.

Herudover er der knyttet gentagelsesvirkning til overtrædelse af busloven, jf. buslovens § 14, hvorefter der kan ske tilbagekaldelse af tilladelse ved grove eller gentagne overtrædelser af vilkårene for tilladelsen.

Endelig er der knyttet gentagelsesvirkning til § 4, stk. 1, i lov om international buskørsel, hvorefter der kan ske tilbagekaldelse af tilladelse ved grove eller gentagne overtrædelser af vilkårene for tilladelsen.

2.3.2. Færdselsloven.

Af kapitel 1 fremgår, at de overtrædelser af færdselsloven, som er særlig relevante inden for transport med tunge køretøjer, er færdselslovovertrædelser med hensyn til overlæs, tekniske mangler ved køretøjet, kørsel uden kørekort og hastighedsovertrædelser.

I det følgende beskrives hver enkelt strafbestemmelse inden for hver af de aktuelle overtrædelsestyper med angivelse af aktuelt bødeniveau og praksis på området.

Herefter beskrives de særlige sanktionsmuligheder såsom konfiskation, tilbageholdelse, inddragelse af nummerplader samt inddragelse af førerretten.

2.3.2.1. Bøde, hæfte mv.

2.3.2.1.1. Overlæs

Ved overlæs forstås en overskridelse af et køretøjs højst tilladte totalvægt eller akseltryk.

Reglerne om køretøjers akseltryk og totalvægt fremgår af Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 567 af 24 juni 1992 om køretøjers største bredde, længde, højde,

vægt og akseltryk (dimensionsbe-kendtgørelsen), kapitel 4 og 5, der er udstedt i medfør af færdselslovens § 85.

Overtrædelser af bekendtgørelsens regler vedrørende køretøjers akseltryk og totalvægt straffes med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 5. Efter færdselslovens § 118, stk. 6, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes ejeren eller brugeren som forsætlig eller uagtsom.

§ 118, stk. 6, i færdselsloven hjelmer således et rent objektivt strafansvar for ejeren eller brugeren ved overlæs, når kørslen sker i dennes interesse. Det er uden betydning, om ejeren eller brugeren har nogen økonomisk interesse i overlæs.

Reglen om objektivt bødeansvar for køretøjets ejer eller bruger ved kørsel med overlæs skyldes navnlig behovet for at kunne straffe også for skjult uagtsomhed og et ønske om at rette ansvaret mod den, der har den afgørende beslutning med hensyn til arbejdets tilrettelæggelse, og som har fordelene af virksomhedens driftsresultater. Det bliver herved bl.a. muligt ved fastsættelsen af bødens størrelse at tage hensyn til den eventuelle økonomiske fordel, der er eller ville være opnået ved lovovertrædelserne.

Det objektive bødeansvar vedrører alene selve det forhold, at der køres med overlæs.

Om Straffelovsrådets vurdering af det objektive

individualansvar henvises til betænkning nr. 1289 fra 1995, hvis konklusioner er gengivet i bilag 19.

Af Rigsadvokatens bødekatalog fremgår bødetakster vedrørende kørsel med overlæs og akseltryk. Overlæs og akseltryk udregnes i % i forhold til køretøjets tilladte totalvægt og akseltryk.

Det fremgår således, at taksten ved overskridelse af et køretøjs tilladte totalvægt og akseltryk i førstegangstilfælde er 20 kr. pr. % overlæs, henholdsvis akseltryk, for føreren og 50 kr. pr. % for ejeren.

I gentagelsestilfælde forhøjes bøden til ejeren med 200 kr. pr. forstraf.

Såfremt overskridelsen (alene ved akseltryk) ikke overstiger 7 %, men for enkeltaksler udgør mere end 500 kg, er bødetaksten for føreren 125 kr. og for ejeren 300 kr.

Derudover fordobles den herved fremkomne bøde ved flere end 10 forstraffe, medmindre den tiltalte har en frigørelsesperiode på 2 år vedrørende de tidligere forseelser.

Hvis der konstateres både for stort akseltryk og for stor totalvægt, beregnes bøden alene efter den højeste procentoverskridelse.

Af retspraksis kan bl.a. nævnes:

UfR 1987.365 V. T, der drev en større vognmandsforretning, var talrige gange straffet for kørsel med overlæs og nogle gange for reglerne om fartskrivere og om køre- og hviletid. Han dømtes nu for 3 kørsler med overlæs og i et af forholdene tillige for overtrædelse af reglerne om fartskrivere m.v. under hensyn til forstraffenes omfang og til, at der nu forelå 3 kørsler, fastsattes bøden til 30.000 kr.

UfR 1990.994 V. I en straffesag mod en vognmand, der fra 1973 til 1989 var straffet 58 gange for kørsel med overlæs, og som nu var tiltalt for bl.a. 5 tilsvarende overtrædelser, fandtes der ikke anledning til at tage stilling til de af anklagemyndighedens påberåbte principper for bødeberegningen i gentagelsestilfælde. Bøden fastsattes herefter til 12.000 kr., hvoraf 10.000 kr. vedrørte kørslerne med overlæs.

Herudover henvises til dom afsagt af Københavns Byret den 25. august 1995, hvorved arbejdsgiver fandtes skyldig i flere tilfælde af chaufførers kørsel med overlæs. Bøden blev fastsat til 8.900 kr., idet der ved strafudmålingen blev taget hensyn til det af arbejdsgiveren oplyste om radikalt ændrede arbejdsgange med henblik på nedbringelse af antallet af sager om overlæs.

Rigsadvokaten har i informationsskrivelse af 8. oktober 1993 informeret og givet retningslinier for tiltalepraksis i forbindelse med 2 domme vedrørende overtrædelse af færdselslovens regler om belastning af

køretøjer, som Højesteret har afsagt den 6. oktober 1993.

1. Den ene sag drejede sig om et selskab, der var tiltalt for 11 forhold vedrørende overlæs. Byretten fulgte med en enkelt mindre korrektion anklagemyndighedens krav om bødestørrelsen, således at bøden blev fastsat til 236.800 kr., udregnet efter principperne i Rigsadvokatens bødekatalog, herunder at bøden til ejeren i gentagelsestilfælde forhøjes med 200 kr. pr. forstraf, og at der herefter sker en fordobling af den herved fremkomne bøde ved flere end 10 forstraffe, samt at bøderne i de enkelte forhold lægges sammen (absolut kumulation). Landsretten nedsatte med dissens bøden til 120.000 kr., idet landsretten fulgte forsvarerens synspunkt om, at det ikke er rimeligt at anvende retningslinierne om fordobling af bøder ved flere end 10 forstraffe i en sag som den foreliggende, hvor selskabet disponerede over et betydeligt antal lastbiler (45). En dommer ville stadfæste dommen.

Justitsministeriet meddelte anklagemyndigheden tilladelse til at indbringe sagen for Højesteret.

Anklagemyndighedens endelige påstand var stadfæstelse af landsrettens dom, idet anklagemyndigheden accepterede, at der ved opregningen af, hvilke forstraffe der skal tillægges gentagelsesvirkning, ses bort fra forstraffe, der vedrører forhold begået før en tidligere afgørelse, jf. straffelovens § 89. Det kunne konstateres, at 40 af de i alt 66 forstraffe var omfattet af straffelovens § 89. Udregnet under hensyn

hertil ville bøden i henhold til bødekataloget blive ca. 130.000 kr. Da akterne i nogle af sagerne imidlertid var destrueret eller bortkommet, kunne det ikke udelukkes, at endnu flere af forstraffene var omfattet af straffelovens § 89, hvorfor anklagemyndigheden som nævnt påstod stadfæstelse af landsrettens dom.

Højesteret udtalte, at det af tiltalte anførte om gentagelseshyppighedens sammenhæng med antallet af køretøjer ikke i sig selv giver grundlag for at nedsætte en bøde i forhold til, hvad der følger af retningslinierne i Rigsadvokatens bødekatalog fra juni 1991, og stadfæstede dommen. To dommere, som i øvrigt var enige med flertallet, afgav dog dissens, idet de fandt, at de hensyn, der ligger bag bødeudmålingen i gentagelsestilfælde, ikke kan begrunde, at bøden i noget forhold overstiger 10 gange bøden for en førstegangsovertrædelse.

2. Den anden sag angik et selskab, der var tiltalt for et forhold vedrørende overlæs. Bødepåstanden var udregnet efter retningslinierne i bødekataloget til 10.300 kr., idet det var oplyst, at selskabet siden 1986 var straffet med bøder i 22 sager vedrørende overlæs. Byretten fulgte anklagemyndighedens påstand og fastsatte en afrundet bøde på 10.000 kr. For landsretten var det oplyst, at 9 af de 22 afgørelser kunne henføres til straffelovens § 89, og landsretten fastsatte herefter straffen som et 13. gangstilfælde til 6.300 kr. (Dommen er trykt som U 1993.350 Ø.)

Højesteret bemærkede, at anklagemyndigheden havde accepteret, at § 89-forholdene ikke skulle tillægges gentagelsesvirkning, og fandt, at det af tiltalte anførte om gentagelseshyppighedens sammenhæng med antallet af køretøjer ikke i sig selv gav grundlag for at nedsætte bøderne i forhold til, hvad der følger af retningslinierne i bødekataloget. Højesteret tiltrådte disse retningslinier som vejledende, og da der ikke forelå konkrete omstændigheder, som tilsagde en fravigelse, stadfæstedes landsrettens dom.

På den baggrund meddelte Rigsadvokaten samtlige statsadvokater, politimestre og politidirektøren, at det herefter i sager vedrørende overlæs vil være nødvendigt at foretage en gennemgang af, hvor mange eventuelle forstraffe, der er omfattet af straffelovens § 89. Herefter kan principperne angivet i bødekataloget anvendes ved udregning af bøde i det enkelte forhold. Ved flere forhold til samtidig afgørelse sammenlægges bøderne for de enkelte forhold (absolut kumulation).

2.3.2.1.2. Fejl og mangler ved køretøjer

Ved køretøjstekniske fejl og mangler forstås f.eks. fejl ved køretøjets bremseser, fejl ved styretøjet, lygtefejl og nedslidte dæk i forhold til de gældende krav fastsat i Justitsministeriets (nu Trafikministeriets) bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr og i Trafikministeriets bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

For overtrædelse af færdselslovens regler om køretøjers indretning og udstyr og de i den forbindelse tilhørende bekendtgørelser, jf. lovens § 67, udmåles i medfør af færdselslovens § 118, stk. 2, en skærpet bøde til den registrerede ejer eller bruger af køretøjet, der er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Herudover kan føreren af et køretøj straffes med en skærpet bøde, idet føreren af et køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet og tilkoblingen til et eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, jf. færdselslovens § 67, stk. 3.

I Rigsadvokatens bødekatalog er der angivet bødetakster vedrørende fejl og mangler ved køretøjer.

Gennemsnitsbøden efter bødekataloget ved fejl og mangler ved køretøjer ligger således på mellem 300 og 450 kr. Ved mangler, der medfører fjernelse af nummerpladerne, stiger bøden gradvis fra minimum 900 kr.

Af praksis kan nævnes følgende:

VLD af 3. marts 1989. T førte lastbil med tilkoblet sættevogn, selv om sættevognens bremses ikke var i forsvarlig stand. Bilinspektøren konstaterede, at baghjulsbremserne på alle 3 aksler var svage og dermed ikke tilstrækkelig virksomme, og at parkeringsbremsens kabel var knækket over fortil, hvorved bremsen ikke kunne aktiveres. T idømtes en bøde på 1.000 kr., og da sættevognens bremses på grund af manglende justering

havde haft en meget væsentlig nedsat bremseeffekt, som ud over en forøgelse af bremselængden havde medført en betragtelig risiko for, at vogntoget, der var lastet med 25 tons, ved hårdere opbremsninger ville sakse med deraf følgende betydelig risiko for at volde skader, frakendtes T førerretten betinget.

2.3.2.1.3. Kørsel uden førerret eller kørekort

Af kørekortbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af færdselslovens § 56, fremgår de nærmere betingelser for erhvervelse af kørekort.

Endvidere fremgår det af færdselslovens § 57, stk. 2, at justitsministeren, nu trafikministeren, kan fastsætte yderligere betingelser for erhvervelse af kørekort til motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer.

Det fremgår således af kørekortbekendtgørelsens kapitel 7, at der skal erhverves kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

Overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, hvoraf det fremgår, at motorkøretøj kun må føres af en person, der har erhvervet kørekort, samt at føreren under kørsel skal have kørekortet hos sig og på forlangende vise det til politiet, straffes i medfør af § 117, stk. 4, med bøde eller under skærpene omstændigheder med hæfte eller fængsel op til 1 år.

Efter færdselslovens § 117, stk. 5, straffes den, som

fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for, at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er frataget den pågældende ubetinget, med bøde. I gentagelsestilfælde kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Efter Rigsadvokatens bødekatalog takseres en undladelse af at medbringe kørekort med 150 kr.

Såfremt kørekort ikke er erhvervet, takseres overtrædelsen 1. gang med 1.200 kr., 2. gang med 1.600 kr., 3. gang med 2.400 kr., 4. gang med 3.000 kr. og 5. gang med frihedsstraf, idet der er tale om en gentagelsesvirkning i 5 år.

Såfremt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring ikke er erhvervet, men føreren har erhvervet almindeligt kørekort, da takseres overtrædelsen med 800 kr.

Ovenstående bødetakster for ikke at have erhvervet kørekort er normaltaksten, der kan gradueres efter grovheden.

2.3.2.1.4. Hastighedsovertrædelser

Overtrædelse af de almindelige regler for hastighed, de generelle hastighedsbegrænsninger eller de køretøjsbestemte hastigheder, jf. færdselslovens §§ 41, 42 og 43, straffes i henhold til færdselslovens § 118, stk. 1, med bøde.

De køretøjsbestemte hastigheder fremgår af færdselslovens § 43, hvoraf det fremgår, at hastigheden for lastbiler i tættere bebygget område aldrig må overstige 50 km/t, medens hastigheden på det øvrige vejnet ikke må overstige 70 km/t.

For busser må hastigheden aldrig overstige 80 km/t.

I Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser er fastsat, at hastighedsbegrænseren skal være indstillet til højst 90 km/t for lastbiler (over 12 tons) og 100 km/t for busser (over 10 tons). Installationen af hastighedsbegrænsere i busser og lastbiler er lovpligtigt.

Herudover fremgår det af § 118, stk. 3, at der ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 skal tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører.

Ved hastighedsovertrædelser på motorvej med en hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover udmåles der i henhold til § 118, stk. 3, 2. pkt., en skærpet bøde, ligesom der i henhold til § 118, stk. 3, 3. pkt. ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, eller vogntog bestående af sådanne lastbiler og registreringspligtige påhængskøretøjer udmåles en skærpet bøde (den skærpede bøde udmåles således, uanset hvor hastighedsovertrædelsen er begået).

Bøder efter færdselslovens § 118, stk. 1-3, vil kunne forhøjes i gentagelsestilfælde. Fristen for gentagelsesvirkning er 5 år.

Overtrædelse af de almindelige regler for hastigheder i færdselslovens § 41 om at tilpasse hastigheden efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed takseres efter Rigsadvokatens bødekatalog med en bøde på 450 kr.

Overtrædelse af de generelle, lokale og køretøjsbestemte hastighedsgrænser takseres forskelligt afhængig af, om der er tale om lastbiler eller busser.

Som ovenfor nævnt udmåles der ved hastighedsovertrædelser begået med lastbil en skærpet bøde, uanset hvor hastighedsovertrædelsen er begået.

Ved vedtagelsen af lov nr. 283 af 29. april 1992 om ændring af bl.a. færdselslovens § 118 tilkendegav Folketinget følgende bødetakster for hastighedsovertrædelser:

Hvis den procentuelle hastighedsoverskridelse for lastbiler har været under 20 %, da takseres overtrædelsen med 600 kr.,

fra 20, men under 30 %, med 900 kr.,

fra 30, men under 40 %, med 1.300 kr.,

fra 40, men under 50 %, med 1.700 kr.,

fra 50, men under 60 %, med 2.200 kr.,

fra 60, men under 70 %, med 2.900 kr.,

fra 70, men under 80 %, med 3.600 kr.,

fra 80, men under 90 %, med 4.500 kr.,

fra 90, men under 100 %, med 5.600 kr.

og med over 100 % med 6.800 kr.

Hvis den procentuelle hastighedsoverskridelse for alle andre køretøjer, herunder bus, på motorveje har været under 20 %, da takseres overtrædelsen med 600 kr.,

fra 20 men under 30 % med 900 kr.,

fra 30 men under 40 %, med 1.300 kr.,

fra 40, men under 50 %, med 1.700 kr.,

fra 50, men under 60 %, med 2.200 kr.,

fra 60, men under 70 %, med 2.900 kr.,

fra 70, men under 80 %, med 3.600 kr.,

fra 80, men under 90 %, med 4.500 kr.,

fra 90, men under 100 %, med 5.600 kr.

og med over 100 % med 6.800 kr.

På alle andre veje takseres overtrædelsen med 400 kr.,
hvis den procentuelle overtrædelse har været under 20
%,

fra 20, men under 30 %, med 600 kr.,

fra 30, men under 40 %, med 850 kr.,

fra 40, men under 50 %, med 1.100 kr.

fra 50, men under 60 %, med 1.500 kr.,

fra 60, men under 70 %, med 1.900 kr.,

fra 70, men under 80 %, med 2.400 kr.,

fra 80, men under 90 %, med 3.000 kr.,

fra 90, men under 100 %, med 3.700 kr.

og med over 100 % med 4.500 kr.

Bødetaksterne fremgår af bemærkningerne til
lovforslaget forud for lov nr. 283 af 29. april 1992,
og de er gengivet i Rigsadvokatens bødekatalog.

Det bemærkes i den forbindelse, at regeringen i
forbindelse med fremsættelsen af lovforslag nr. 176,

fremSAT den 26. februar 1997, har stillet forslag om, at der for alle køretøjstyper, for hvilke der er fastsat en køretøjsbestemt hastighed, udmåles en skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser - ikke blot på motorvej, men også på det øvrige vejnet - således at overtrædelserne straffes efter samme princip som for lastbiler.

Fra praksis, der stadig er udtryk for gældende ret, kan bl.a. nævnes:

UfR 1935.653 Ø. Vognmand anset som medansvarlig for chaufførs hastighedsoverskridelse på grund af de krav, han havde stillet med hensyn til de ruter, der skulle nås i løbet af en dag.

2.3.2.2 Tilbageholdelse.

En anden reaktion f.eks. i forbindelse med kørsel med overlæs er politiets mulighed for i medfør af godskørselsloven at kræve transporter tilbageholdt.

Om færdselspolitiets praksis omkring "kørselsforbud" i forbindelse med overlæs har Rigspolitichefen oplyst følgende:

Ved overlæs på 20% eller overskridelse af tilladt længde med 1 meter tillades viderekørsel normalt ikke. Dog kan der ske kørsel til nærmest egnede sted, hvor omladning kan ske, ligesom der ud fra en konkret vurdering kan tillades videre kørsel til et bestemmelsessted i umiddelbar nærhed.

2.3.2.3. Frakendelse af førerretten.

Retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, frakendes føreren af et sådant køretøj, bl.a. såfremt føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor (§ 126, stk. 1, nr. 1), eller såfremt frakendelsen findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj (§ 126, stk. 1, nr. 3.).

Efter lovens § 126, stk. 2, sker frakendelsen betinget, medmindre føreren forsætlig har voldt skade på andres person eller ting, forsætlig har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde.

Herudover sker frakendelsen ubetinget, såfremt føreren ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1, tidligere er frakendt førerretten betinget, og nye forhold er begået i prøvetiden, eller tidligere er frakendt førerretten ubetinget, og det nye forhold er begået inden for 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Bestemmelsen i § 126, stk. 1, nr. 1, om kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til

færdselssikkerheden omfatter, hvad der i daglig tale betegnes som groft uforsvarlig kørsel. Kravet om, at væsentlige hensyn til færdselssikkerheden skal være tilsidesat, vil navnlig være opfyldt i to situationer, nemlig når der foreligger overtrædelse af vigtige, elementære færdselsregler, eller når der foreligger en særlig risikobetonet, hasarderet kørsel.

Den første hovedgruppe, hvor frakendelse kommer på tale, er således tilsidesættelse af grundlæggende og sikkerhedsmæssigt betydningsfulde færdselsregler. Denne hovedgruppe omfatter navnlig manglende respekt for ubetinget vigepligt eller rødt lys, tilsidesættelse af forpligtelser ved svingning eller fodgængerfelt samt alvorlige tekniske mangler ved køretøjet.

Den anden hovedgruppe, som er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1, er tilfælde af hensynsløs, hasarderet eller chancepræget kørsel, uden at der i den forbindelse nødvendigvis behøver at være tilsidesat fundamentale færdselsregler. Typiske eksempler er uforsvarlig overhaling og overskridelse af spærrelinie, kørsel med høj hastighed i tåge eller glat føre, aggressiv kørsel eller risikobetonet kørsel.

Ud over at der skal foreligge en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, er det en betingelse for frakendelsen, at der er voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Kravet om farefremkaldelse indebærer ikke et krav om, at der nødvendigvis skal have foreligget en konkret

faresituation. Afgørende er, om kørslen har været egnet til at fremkalde en konkret faresituation, men ikke om denne situation faktisk opstod.

2.3.2.3.1. Mangler ved køretøjet

Kørsel med et defekt køretøj er særlig nævnt i forarbejderne til § 126 som et eksempel på en af de situationer, hvor frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, kan komme på tale. Frakendelsen vil være indiceret i tilfælde af tekniske mangler, som væsentligt kan påvirke køreegenskaberne eller berøre sikkerhedsudstyret, f.eks. mangler, der påvirker styreevnen, mangler ved bremserne eller lygtefejl. Der kan også være tale om forhold, der ikke generelt, men kun individuelt i forhold til den konkrete fører, udgør en teknisk mangel, eller om andre mangler end de rent tekniske, f.eks. tilisede ruder.

Hvis manglerne er så alvorlige, at der foreligger tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, vil følgen som hovedregel være betinget frakendelse, men det fremgår af forarbejderne til § 126, at der i meget grove tilfælde også vil kunne ske ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, om særlig hensynsløs kørsel.

Fra praksis kan bl.a. nævnes følgende:

FM (Fuldmægtigen) 1987.72/58 V. Under kørsel med et lastvognstog havde den 27-årige erhvervschauffør T kørt med en påhængsvogn, hvis bremsesystem var

virkningsløst, hvilket ifølge bilinspektøren medførte risiko for, at vogntoget ville sakse under nedbremsning selv fra lave hastigheder. Da T endvidere havde ført lastvogntoget med hastigheder på mellem 80 og 115 km/t, ansås hans kørsel for omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1. Da han ved en anden lejlighed også havde gjort sig skyldig i kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, blev frakendelsen gjort ubetinget i medfør af § 126, stk. 2, nr. 2.

Endvidere henvises til dom afsagt af Østre Landsret den 2. maj 1994, hvor tiltalte blev fundet skyldig i kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden bl.a. som følge af defekt driftsbremse og uvirksom parkeringsbremse (fejlene var erkendelige). Tiltalte idømtes en bøde på 1.200 kr., og samtidig frakendtes tiltalte retten til at føre motordrevet køretøj i et tidsrum af 6 måneder fra dommens afsigelse.

2.3.2.3.2. Hastighedsovertrædelser

Overskridelse af en hastighedsgrænse med det dobbelte af den tilladte hastighed eller derover fører efter højesteretspraksis i flere prøvesager, i hvilke der blev afsagt domme den 20. december 1994, til, at der altid i sådanne sager nedlægges påstand om betinget frakendelse af førerretten, medmindre de nærmere omstændigheder ved kørslen eller vejforholdenes beskaffenhed undtagelsesvis på grund af ganske særlige forhold gør, at frakendelsen af førerretten kan undlades. Har førerretten tidligere været frakendt

ubetinget, eller skete forseelsen i prøvetiden efter en betinget frakendelse, nedlægges påstand om ubetinget frakendelse efter de sædvanlige regler om gentagelsesvirkning mv.

Når hastigheden har været mindre end dobbelt så høj som tilladt, således at der normalt ikke sker frakendelse efter stk. 1, nr. 1, er dette imidlertid ikke ensbetydende med, at frakendelse er udelukket. Såfremt der foreligger et gentagelsestilfælde, hvor hastighedsoverskridelsen har været betydelig, og hvor føreren tidligere flere gange inden for de seneste år har fået bøder for større hastighedsoverskridelser, kan der i stedet blive tale om frakendelse efter stk. 1, nr. 3.

Det bemærkes i den forbindelse, at regeringen i forbindelse med fremsættelsen af lovforslag nr. 176, fremsat den 26. februar 1997, har stillet forslag om en ændring af § 126, stk. 1, nr. 1, således at der allerede sker betinget frakendelse af førerretten ved en hastighedsoverskridelse på 70 %.

Fra praksis kan bl.a. nævnes:

Medd. (Meddelelser fra Landsforeningen af Beskikkede Advokater) 1991.194/80 V. På en vej uden anden trafik havde T i klart og tørt vejr ført en lastbil med 62 km/t, skønt lastbilen var tilkoblet et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab (ingen bremses) i form af en kartoffeloptager, således at hastigheden ikke måtte overstige 30 km/t. Landsretten fandt, at T

havde tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, og frakendte T førerretten.

FM 1988.37/116 V. Med en varebil havde T kørt på motorvej med en hastighed på 105 km/t, idet han passerede et vejarbejde, hvor der var opsat færdselstavle med hastighedsbegrænsning på 50 km/t. T frakendtes førerretten betinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 1.

2.3.2.4. Inddragelse af nummerplader.

Efter færdselslovens § 77 kan politiet standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet.

Opfylder køretøjet ikke bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven, kan det indkaldes til senere kontrol. Såfremt køretøjet er til fare for færdselssikkerheden, kan dets nummerplader inddrages.

Nummerpladeinddragelse på stedet sker, når de konstaterede fejl og mangler er af en sådan karakter, at køretøjets benyttelse er til fare for færdselssikkerheden.

Er øjeblikkelig nummerpladeinddragelse ikke fuldt ud påkrævet, kan der i stedet gives pålæg om at bringe køretøjet i forskriftsmæssig stand og pålæg om forsigtig kørsel til værksted. I denne situation vil

køretøjet som oftest tillige blive indkaldt til syn efter § 78.

Det bemærkes i den forbindelse, at såfremt et køretøj ikke efter tilsigelse bliver fremstillet for syn, kan dets nummerplader inddrages i medfør af færdselslovens § 78, stk. 2.

Der findes ingen faste retningslinier for, hvilken reaktion et givet undersøgelsesresultat skal føre til, det vil sige, om der skal gives påbud om at bringe køretøjet i forskriftsmæssig stand, om køretøjet skal indkaldes til nyt syn, eller om nummerpladerne skal inddrages. I sidste ende beror det på et skøn over alvorligheden af den eller de tilstedeværende fejl og mangler. I praksis vil der ved nummerpladeinddragelse på stedet være tale om alvorlig fejl ved bremses, styretøj eller bærende elementer.

Inddrages nummerpladerne i forbindelse med § 77-synet, afleveres de til det lokale motorkontor, der lader køretøjet afmelde af registrering, jf. registreringsbekendtgørelsens bestemmelser herom.

Af praksis kan nævnes følgende:

F.afd. j.nr. 1991-2744-68. I sagen var der tale om en personbil, som ved et § 77-syn konstateredes dels at være behæftet med en lang række mindre alvorlige fejl og mangler, dels at have et fordæk, som pletvis var gennemslidt til stålarmeringen. Nummerpladerne blev inddraget på stedet.

F.afd. j.nr. 1990-252-97. Til sagen har Justitsministeriet udtalt, at nummerpladeinddragelse som følge af mangler ved lyddæmpersystemet som udgangspunkt ikke kan finde sted. Justitsministeriet udtalte dog samtidig, at det ikke kan afvises, at der i enkeltstående tilfælde på grund af voldsomme støjgener vil være en sådan fare for færdselssikkerheden, at dette vil kunne begrunde en nummerpladeinddragelse.

2.3.2.5. Konfiskation.

Reglerne om konfiskation af motorkøretøjer i færdselssager findes i færdselslovens § 133 a, hvoraf det fremgår, at der ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven kan ske konfiskation af det anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven, og såfremt konfiskationen ikke er urimelig.

Herudover fremgår det af § 133 a, stk. 2, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt finder anvendelse.

Bestemmelsen giver ikke videre hjemmel til konfiskation end den almindelige regel i straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, hvorefter der kan ske konfiskation af "genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling.

Bestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 1, giver

kun hjemmel til konfiskation af eget køretøj. Er færdselslovsovertrædelsen begået i et stjålet eller lånt køretøj, kan det ikke konfiskeres. Såfremt tiltalte ejer flere køretøjer, kan kun det aktuelt anvendte køretøj konfiskeres.

I § 133 a, stk. 1, opstilles tre betingelser, der alle skal være opfyldt, før der kan ske konfiskation:

- Der skal foreligge en færdselslovsovertrædelse, som enten er særlig grov eller er et gentagelsestilfælde.

Ved 1. gangskørsel skal der foreligge en særlig grov kørsel. Efter forarbejderne skal konfiskation i sådanne tilfælde i det væsentlige kun ske i forbindelse med spirituskørsel.

- Konfiskation skal anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven.

Betingelsen indebærer, at der konkret skal være et vist grundlag for en prognose om recidiv, hvis den pågældende ikke fratages sit køretøj, før der er hjemmel til konfiskation.

Grundlaget for en antagelse om recidivfare vil normalt være, at der er forstraffe. Det vil derfor være meget vanskeligt at godtgøre recidivfare i 1. gangstilfælde.

- Konfiskation må ikke være en urimelig reaktion.

Betingelsen indebærer, at der bør tages hensyn til gerningsmandens personlige og økonomiske forhold, køretøjets værdi samt til, om gerningsmandens familie anvender køretøjet og har særligt behov herfor.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at selv om færdselslovens § 133 a, stk. 1, formelt gælder alle grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven, har det navnlig været hensigten, at bestemmelsen skal anvendes ved grov eller gentagen spirituskørsel (færdselslovens § 53) og gentagen kørsel trods frakendelse af førerretten (lovens § 117, stk. 5) samt ved gentagen kørsel uden nogensinde at have erhvervet kørekort (lovens § 56).

Endvidere bemærkes, at der under særlige betingelser kan ske udenretlig konfiskation af bl.a. udstyr til motordrevne køretøjer, der er ulovligt i henhold til færdselsloven eller bestemmelser udfærdiget i medfør af denne lov, jf. retsplejelovens § 931, stk. 5, Rigsadvokatens meddelelse nr. 18 af 15. oktober 1974 og Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 572 af 30. november 1984.

Fra praksis i konfiskationssager kan bl.a. nævnes følgende:

UfR 1992 932. Konfiskation af lastbil mv. Tiltalte var tidligere dømt for 12 kørsler i frakendelsestiden ved 5 domme og blev nu dømt for kørsel på ny i lastbilen, der med udstyr havde kostet 46.000 kr.

UfR 1992 758. Konfiskation af lastbil efter 8 kørsler i frakendelsestiden siden 1983.

2.3.3. Køre- og hviletid.

For så vidt angår overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid findes der i Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport, der omfatter såvel godskørsel, firmakørsel som erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring, (med undtagelse af indenlandsk ikke-erhvervsmæssig personbefordring i busser med op til 17 personer, føreren medregnet, jf. § 4, litra a) i den nævnte bekendtgørelse), følgende sanktionsbestemmelser:

Den, der overtræder bestemmelserne om køre- og hviletid i Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 samt AETR-overenskomsten (Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport), kan straffes med bøde eller hæfte.

Det bemærkes for god ordens skyld, at administrationen af køre- og hviletidsområdet pr. 1. januar 1994 blev overført fra Arbejdsministeriet til Trafikministeriet (Færdselsstyrelsen).

De sidst udgivne retningslinjer til politiet for straffastsættelse findes i Arbejdsministeriets "Vejledning om køre- og hviletid i landevejstransport" fra 1987. Sanktionerne er anført i vejledningens afsnit

14 og afsnit 16 (bødekatolog).

Arbejdsgiveren er objektivt ansvarlig for chaufførens overtrædelser af bestemmelserne.

Færdselsstyrelsen udsendte den 25. november 1994 en handlingsplan vedrørende virksomhedskontrol i relation til køre- og hviletid. Væsentlige dele af de tiltag, som er omfattet af handlingsplanen, er siden gennemført. Andre tiltag er under fortsat behandling i Færdselsstyrelsen, herunder spørgsmålet om ændrede sanktioner, hvor styregruppens arbejde afventes.

Endvidere arbejdes der på at få mulighed for at få en oversigt over køretøjer, der anvendes til firmakørsel samt en oversigt over mindre køretøjer (3,5 - 6 tons) for på en effektiv måde at kontrollere alle køretøjer, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Handlingsplanen vedlægges som bilag 20.

2.3.3.1. Bøde, hæfte mv.

Bødeniveauet er 1.000 kr. til arbejdsgiveren pr. konstateret overtrædelse og 400 kr. til chaufføren pr. konstateret overtrædelse.

Tiltalespørgsmålet afgøres i de almindelige tiltalesager af de enkelte politikredse uden forelæggelse for Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen er af den opfattelse, at den generelle bødepraksis på området følger det angivne bødeniveau. Så vidt styrelsen er underrettet, er der

ikke anvendt hæftestraf i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Rigspolitichefen har ikke registreret bødepraksis på området.

Ved retten i Brødstrup er der den 11. marts 1997 afsagt dom mod en vognmand for overtrædelser af køre- hviletidsbestemmelserne. Under sagen var nedlagt påstand om en bøde på 65.000 kr. Retten fastsatte en bøde på 15.000 kr. Om strafudmålingen udtaler retten, at der ikke under de foreliggende omstændigheder, hvor tiltalte var ifaldet et objektivt ansvar, fandtes at burde pålægges tiltalte end væsentlig højere straf end den straf, som arbejdstagerne samlet er ifaldet. Dommen er anket af anklagemyndigheden til skærpelse.

2.3.3.2. Tilbageholdelse.

Om færdselspolitiets praksis omkring "kørselsforbud" har Rigspolitichefen oplyst, at såfremt der konstateres manglende afholdelse af hviletid/pauser, påbydes chaufføren hvil til et fastsat tidspunkt. Fartskriverarket inddrages, og der udstedes en kvittering, der samtidig indeholder tidspunktet for den påbudte hvileperiode.

Det er færdselspolitiets erfaring, at disse kørselsforbud har betydelig virkning på transporterens gennemførelse.

2.3.4. Godskørselsloven.

I forbindelse med politiets almindelige færdselskontrol foretages der bl.a. kontrol med, at godskørselslovens bestemmelser overholdes. Det påses, at der udføres lovlig vognmandskørsel, at den originale tilladelse medføres, og at ejerens navn og identifikationsnummer i Færdselsstyrelsen er anført på lastbilen.

Der foretages stikprøvekontrol af firmabiler med henblik på konstatering af eventuel ulovlig vognmandskørsel ved at kræve dokumentation for, at det gods, der transporteres på firmabilen, tilhører firmaet eller er i dets besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation.

For at effektivisere politiets kontrol er der etableret en edb-adgang for Rigspolitiet til Færdselsstyrelsens tilladelsesregister, således at politiet døgnet rundt kan få oplyst, om der er udstedt de nødvendige vognmandstilladelser.

Nedenfor angives de sanktionsmuligheder, som findes i godskørselsloven.

2.3.4.1. Bøde.

Denne sanktion benyttes blandt andet i forbindelse med overtrædelse af reglerne om tilladelser, jf. lovens § 17.

Om bødeniveauet har Færdselsstyrelsen oplyst, at for de

typiske overtrædelser, som er førstegangstilfælde af ulovlig kørsel og førstegangstilfælde af manglende medbringelse af den fornødne tilladelse under kørslen, er bøderne i henhold til domspraksis fastsat til henholdsvis 4.000 kr. og 500 kr. Ved overtrædelse af regler og vilkår for tilladelsen f.eks. udlån af en tilladelse, som derefter anvendes til ulovlig kørsel, er bøden normalt på 1.000 kr.

I henhold til Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 20. januar 1982 skal typiske sager om overtrædelser af godskørselsloven ikke forelægges for Færdselsstyrelsen, inden tiltale rejses. Kun atypiske og mere principielle sager skal forelægges. Såfremt der ved ulovlig kørsel er særlig skærpende omstændigheder, f.eks. i tilfælde af ulovlig kørsel gennem længere tid eller ved kørsel med et større antal lastbiler og mod bedre vidende, vil der i den konkret forelagte sag fra Færdselsstyrelsens side blive indstillet en væsentlig højere bøde.

Bødeniveauet på godskørselsområdet er fastlagt gennem domspraksis.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at der ikke er udstedt retningslinjer for bødefastsættelse til politiet, og at der ikke er fastsat vejledende bødetakster i Rigsadvokatens bødekatolog.

2.3.4.2. Tilbageholdelse.

Der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres godskørsel i strid med lovgivningen, jf.

lovens § 16, stk. 1. Såfremt der udføres godskørsel for fremmed regning, uden at der foreligger tilladelse hertil, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil godset kan viderebefordres lovligt. Godset kan kræves omladt til et eller flere køretøjer, der lovligt kan videreføre transporten, jf. § 16, stk. 2. Politiet kan i øvrigt foretage ransagning af køretøjet i overensstemmelse med retsplejelovens regler, jf. lovens § 16 a.

For så vidt angår tilbageholdelse af køretøjer i tilfælde af kørsel uden fornøden tilladelse har Rigspolitiet oplyst, at færdselspolitiet tilbageholder køretøjet (nedlægger forbud mod viderekørsel), indtil original tilladelse foreligger. Det er på baggrund af politiets afventen på fremskaffelse af tilladelse og kontrollen med transporterne opfattelsen, at disse tilbageholdelser har en betydelig virkning på transporterens gennemførelse. Rigspolitichefen er ikke bekendt med, at nogle af disse tilbageholdelser er indbragt for retten. Rigspolitichefen har ikke registreret og har i øvrigt ikke kendskab til, at der skulle være foretaget ransagninger af køretøjer i forbindelse med efterforskningen.

2.3.4.3. Tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser.

I henhold til godskørselslovens § 12, stk. 1, kan Vejtransportrådet tilbagekalde en udstedt tilladelse, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har

overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 6, lovens bestemmelser, eller regler, der er udstedt i medfør af loven.

Efter godskørselslovens § 12, stk. 2, kan rådet tilbagekalde tilladelser fra en indehaver, der ikke har gjort det antageligt, at virksomheden vil blive udøvet på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led. Tilbagekaldelse sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

Endelig kan rådet i henhold til godskørselslovens § 12, stk. 3, tilbagekalde en tilladelse, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. Tilbagekaldelsen sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

Godkendelse som ansvarlig leder i et selskab kan ligeledes i henhold til godskørselslovens § 12, stk. 4, tilbagekaldes efter bestemmelserne i godskørselslovens § 12, stk. 1-3.

En tilbagekaldelse efter § 12, stk. 2, og 3, og § 12, stk. 4, jf. stk. 2, og 3, kan, af den afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for dom-stolene. Anmodning herom skal fremsættes over for Vejtrans-portrådet inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, hvorefter rådet anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Om de elementer, der kan indgå i vurderingen af, om udstedte tilladelser eller godkendelser kan tilbagekaldes, henvises til afsnit 2.3.4.3. ovenfor.

Endvidere har Færdselsstyrelsen kompetence til at tilbagekalde en tilladelse, såfremt det konstateres, at tilladelsen udnyttes i strid med vilkårene for denne. Af politirapporter, der indsendes til styrelsen til udtalelse, fremgår det således undertiden, at brugen af en tilladelse ulovligt er overladt til anden end den, der har opnået tilladelsen.

2.3.4.4. Konfiskation.

Konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj kan kun ske ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af godskørselslovgivningen, og såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskationen ikke er urimelig, jf. lovens § 17 a, stk. 1.

I den forbindelse skal det bemærkes, at det forekommer, at konfiskation opgives, fordi køretøjet tilhører en anden end den, der har ført køretøjet, f.eks. ved leasingaftaler.

Færdselsstyrelsen oplyser, at der i et par verserende sager er anmodet om konfiskation af det køretøj, der er anvendt til ulovlig kørsel (kørsel uden tilladelse). Sagerne er endnu ikke afgjort.

Der er endvidere mulighed for i henhold til godskørselslovens § 17 a, stk. 2, at konfiskere den eventuelle fortjeneste ved den ulovlige kørsel efter reglerne i straffeloven om konfiskation.

Det kan oplyses, at Færdselsstyrelsen ved udtalelser til politiet henstiller, at denne mulighed anvendes. I sager, hvor anklagemyndigheden finder disse regler anvendelige, finder konfiskation sted af den fortjeneste, der kan konstateres.

Det kan nævnes, at retten i Aalborg i september 1992 (utrykt dom) idømte en person en bøde på 10.000 kr. for ulovlig kørsel i 5 mdr. med 2 lastbiler samt konfiskerede 60.000 kr. svarende til udbyttet af den ulovlige godskørsel. Dommen blev anket til Vestre Landsret, som i februar 1993 stadfæstede dommen med den ændring, at der konfiskeredes 5.000 kr. i overensstemmelse med tiltaltes påstand om formildelse.

Færdselsstyrelsen har ikke registreret omfanget af eventuelle konfiskationspåstande.

2.3.4.5. International godskørsel.

Ved international godskørsel forstås kørsel med gods over grænsen, når godset transporteres over grænsen af samme motorkøretøj som inden grænsen.

Nedenfor beskrives de sanktioner, der er mulige efter Ministeriet for Offentlige Arbejders (nu

Trafikministeriets) lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godskørsel med motorkøretøjer (ændret ved lov nr. 304 af 9. juni 1982).

2.3.4.5.1. Bøde.

Der kræves tilladelse til kørsel med motorkøretøjer, der benyttes til transport af gods, når godset transporteres over grænsen, jf. lovens § 1. Hvis man ikke har en sådan tilladelse eller overtræder vilkårene for denne, kan man straffes med bøde, jf. lovens § 6, stk. 1.

2.3.4.5.2. Tilbagekaldelse af tilladelser.

En tilladelse kan tilbagekaldes af den tilladelsesudstedende myndighed, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene for tilladelsen, jf. lovens § 4, stk. 3.

2.3.5. Busloven.

I forbindelse med den almindelige færdselskontrol, politiet udøver, foretages der kontrol af, at buslovens bestemmelser overholdes. Det påses, at den udførte kørsel udføres lovligt, at den originale tilladelse medføres, og at ejerens navn og identifikationsnummer i Færdselsstyrelsen er anført på bussen.

For at effektivisere politiets kontrol er der etableret en edb-adgang for Rigspolitiet til Færdselsstyrelsens tilladelsesregister, således at politiet døgnet rundt

kan få oplyst, om der er udstedt de nødvendige tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring .

Nedenfor beskrives de sanktioner, der er mulige efter Trafikministeriets lovebekendtgørelse nr. 323 af 6. maj 1992 om buskørsel (ændret ved lov nr. 1270 af 16. december 1996).

2.3.5.1. Bøde.

Denne sanktion benyttes blandt andet for overtrædelse af reglerne om tilladelser, jf. lovens § 22.

Om bødeniveauet har Færdselsstyrelsen oplyst, at det svarer til niveauet for overtrædelser at godskørselsloven, jf. ovenfor under afsnit 2.3.4.1. For de typiske overtrædelser, som er førstegangstilfælde af ulovlig kørsel og førstegangstilfælde af manglende medbringelse af den fornødne tilladelse under kørslen, er bøderne således i henhold til domspraksis fastsat til henholdsvis 4.000 kr. og 500 kr. Ved overtrædelse af regler og vilkår for tilladelsen, f.eks. udlån af en tilladelse, som derefter anvendes til ulovlig kørsel, er bøden normalt på 1.000 kr.

Færdselsstyrelsen oplyser endvidere, at der ikke er særlige retningslinjer for politiet vedrørende forelæggelse. Det er styrelsens indtryk, at i hvert fald alle atypiske og mere principielle sager forelægges for styrelsen inden eventuel tiltalerejsning. Såfremt der ved ulovlig kørsel er særlig skærpende omstændigheder, f.eks. i tilfælde af

ulovlig kørsel gennem længere tid, vil der i den konkret forelagte sag fra Færdselsstyrelsens side blive indstillet en væsentlig højere bøde.

Bødeniveauet på busområdet er fastlagt gennem domspraksis.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at der ikke er udstedt retningslinjer for bødefastsættelse til politiet, og at der ikke er fastsat vejledende bødetakster i Rigsadvokatens bødekatalog.

I forhold til lastbiler har politiet hidtil foretaget et begrænset antal målrettede kontroller over for buskørsel. Dermed er også antallet af straffesager, der gennem årene har foreligget om buskørsel, begrænset.

2.3.5.2. Tilbageholdelse.

Der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres buskørsel i strid med lovgivningen, jf. lovens § 17, stk. 2.

Om Færdselspolitiets praksis omkring "tilbageholdelse/kørselsforbud" har Rigspolitichefen oplyst følgende:

Der nedlægges generelt forbud mod videre kørsel, når der foreligger et åbenbart ulovligt forhold, som ikke kan lovliggøres på stedet med den anvendte bus.

Kørselsforbudet begrundes i, at fortsat kørsel vil medføre udvidelse af sigtelsen, ligesom der heri kunne

ligge en accept af forholdet. I andre tilfælde er det forekommet, at en kortere fremkørsel til bestemmelsesstedet er tilladt af hensyn til passagererne og deres eventuelle videre transport. Rigspolitichefen er ikke bekendt med, at sådanne afgørelser er indbragt for retten.

Har føreren ikke erhvervet blå og hvidt kvalifikationsbevis, som er nødvendigt for som chauffør at udføre erhvervsmæssig buskørsel, nægtes føreren at føre bussen videre.

2.3.5.3. Tilbagekaldelse af tilladelser.

Den myndighed, som har givet tilladelsen, jf. kapitel 2, kan tilbagekalde denne, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller overtrådt buslovgivningen eller har betydelig gæld til det offentlige, jf. lovens § 14.

Bestemmelserne om tilbagekaldelse af bustilladelser følger bestemmelserne om tilbagekaldelse af vognmandstilladelser, jf. ovenfor under afsnit 2.3.4.3.

2.3.5.4. International buskørsel.

Ved international buskørsel forstås kørsel med motorkøretøjer, der er indrettet eller benyttes til befordring af 9 personer eller derover foruden føreren, når kørslen foregår i forbindelse med kørsel i udlandet.

Nedenfor beskrives de sanktioner, der er mulige efter Ministeriet for Offentlige Arbejders (nu Trafikministeriets) lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel (ændret ved lov nr. 305 af 9. juni 1982).

2.3.5.4.1. Bøde.

Der kræves tilladelse, når buskørsel foregår i forbindelse med kørsel i udlandet, jf. lovens § 1. Hvis man ikke har en sådan tilladelse eller overtræder vilkårene for tilladelsen, kan man straffes med bøde, jf. lovens § 6, stk. 1.

2.3.5.4.2. Tilbagekaldelse af tilladelser.

En tilladelse kan tilbagekaldes af Trafikministeriet, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene for tilladelsen, jf. lovens § 4, stk. 1.

2.4. Forslag til ændrede/skærpede sanktioner.

På baggrund af den ovenfor foretagne gennemgang af Rigspolitiets overtrædelsesstatistik og sanktionsmuligheder og praksis efter den eksisterende lovgivning har arbejdsgruppen 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.

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

Kritikken kan imidlertid ikke bortforklare antallet af konstaterede lovovertrædelser.

Derfor er det - uanset den rejste kritik - arbejdsgruppens opfattelse, at Rigspolitichefens 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 Rigspolitichefens 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/diagrammark

Det er på denne baggrund arbejdsgruppens 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. Arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppen ikke har taget stilling hertil under hensyntagen til det verserende arbejde i buslovudvalget, samt til et nyt direktivforslag fra EU om adgang til erhvervet.

Endelig har arbejdsgruppen ikke taget stilling til spørgsmålet om indførelse af nye specielle sanktioner i relation til overtrædelser i forbindelse med firmakørsel, ikke-erhvervsmæssig personbefordring og for overtrædelser begået af udenlandske køretøjer. Men arbejdsgruppen 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 trafiksikkerheden 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 arbejdsgruppen foreslåede sanktioner

også vil ramme overtrædelser i forbindelse med firmakørsel, ikke-erhvervsmæssig personbefordring og for overtrædelser begået af udenlandske køretøjer. (Arbejdsgruppens forslag om tilladelsesinddragelse vil derimod ikke ramme overtrædelser begået i forbindelse med firmakørsel og tilladelsefri personbefordring, da det ikke kræver tilladelse at udøve disse kørsler).

Nedenfor beskrives arbejdsgruppens overordnede overvejelser og forslag til ændringer i den nuværende sanktionspraksis.

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

I sin 1. delrapport har Styregruppen beskrevet "her og nu situationen" i transporterhvervet. Det er i den anledning anført, at bl.a. den økonomiske situation og konkurrencen i erhvervet kan være medvirkende til problemerne med at overholde lovgivningen på området.

De beskrevne forhold må indgå i vurderingen af, hvad man i givet fald kan gøre for at komme de konstaterede overtrædelser på gods-kørsels- og busområdet til livs - både til fordel for trafiksikkerheden, men også for at branchens renommé bliver bedre.

Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at man finder det af stor betydning, at den udvidede indberetningsordning (se kap. 2.3.2) kommer i gang hurtigst muligt.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er der to mulige udgangspunkter for at påvirke udviklingen nemlig, dels ved belønning af de "lovlydige" (det skal kunne betale sig af 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 og ordre/bestillinger fra bevidste transportkøbere.

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

I den forbindelse foreslår arbejdsgruppen, 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 begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppen 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 "branchens 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 "myndigheds-side" er man sig bevidst, at der fra politisk hold er stillet forslag om overvejelse af etablering af et automatisk "pointssystem", 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 "pointssystem". Branchen har derimod ønsket, at det nuværende indberetningssystem fortsætter og forstærkes, således at der i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering.

Fra myndigheds-side skal det foreslås, at det nye indberetningssystem, som er skitseret under kapitel 2, gives en chance. Såfremt dette system efter f.eks. en 2 års periode viser sig ikke at virke optimalt, skal det fra myndigheds side foreslås, at et automatisk "pointssystem" 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 arbejdsgruppens 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/erhvervs-mæssig personbefordring og ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

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

Der henvises i den forbindelse til styregruppens 1. delrapport, hvor markedets "nu-situation" er beskrevet.

Man 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 ramme primært vognmanden og/eller ejeren/brugeren af køretøjet. Efter arbejdsgruppens 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 arbejdsgruppens opfattelse er meget effektive midler til at ramme kundernes valg af

transportør.

Herudover finder arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppen foreslå, at en anmodning om sagsanlæg 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 arbejdsgruppens 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, f.eks. ved leasingaftaler. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det kan være velbegrunderet at foretage konfiskation, selv om køretøjet tilhører tredjemand, hvilket kan være

tilfældet, hvor køretøjet gentagne gange har været anvendt i forbindelse med overtrædelse af lovgivningen på området.

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

I den forbindelse har arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppens indstilling, at Rigsadvokatens meddelelse og domstolenes stillingtagen til de kommende sager må afventes.

Frakendelse af førerret i forbindelse med overtrædelse af den gældende lovgivning rammer primært chaufføren, men arbejdsgruppen 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 idag skal arbejdstageren, det vil sige chaufføren, 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 gradueret efter grovheden, farligheden af overtrædelsen og gentagelsestilfælde, og

således at bødestørrelsen ses i forhold til den opnåede gevinst ved overtrædelsen, finder arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppen, at det er nødvendigt med en øget kontrolindsats fra både politiets og Færdselsstyrelsens side.

Arbejdsgruppen 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.

Arbejdsgruppen 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).

Arbejdsgruppen 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. Nedenfor er arbejdsgruppens mere konkrete forslag søgt beskrevet/grupperet som foreslåede indsatser mod overtrædelser af hvert af de fire hovedområder. Arbejdsgruppen er opmærksom på, at denne systematik medfører, at visse af forslagene bliver gentaget inden for de enkelte lovgivningsområder.

Efter hvert forslag er i parentes med kursiv angivet, hvilken transporttype forslaget primært vil "ramme", opdelt i typer, der primært rammer tilladelsesindehavere (godskørsel for fremmed regning/erhvervsmæssig personbefordring) eller "alle" (dvs. også firmakørsel/ikke erhvervsmæssig personbefordring).

2.4.1.1. Arbejdsgruppens forslag i forbindelse med overtrædelser af færdselsloven.

Indledningsvis bemærkes, at arbejdsgruppen har noteret sig regeringens lovforslag om skarpelse af bøder for overtrædelse af de køretøjsbestemte hastigheder.

Nedenfor beskrives arbejdsgruppens forslag til skærpede sanktioner, der knytter sig til overtrædelser af

færdselsloven, idet bemærkes, at det fra dele af vognmandsbranchen er blevet præciseret, at forslagene om skærpede sanktioner for deres del alene retter sig mod tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser.

- Øget kontrol fra politiets side, herunder f.eks. tematiserede kontroller. (Vil ramme alle uanset transporttype).
- En skærpelse af det eksisterende bødeniveau overfor chauffør, vognmand og ejer/bruger af køretøjet i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens bestemmelser med relation til tunge køretøjer bl.a. i forbindelse med kørsel med overlæs, kørsel uden førerret eller uden at medbringe kørekort, ved hastighedsovertrædelser og i forbindelse med fejl og mangler ved køretøjer. Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at bødestraffen for overtrædelser af lovgivningen, hvor det er muligt, gradueres yderligere på baggrund af grovheden og farligheden af overtrædelser, samt at bødeniveauet ses i forhold til den eventuelt opnåede gevinst ved overtrædelser (vil ramme alle uanset transporttype).
- Ved overtrædelse af færdselslovens bestemmelser foreslås en øget udnyttelse af den eksisterende hjemmel i godskørselsloven og busloven til tilbageholdelse af køretøjer. I den forbindelse foreslår arbejdsgruppen, at Trafikministeriet overvejer muligheden for etablering af direkte hjemmel i færdselsloven til at kræve køretøjer tilbageholdt i forbindelse med overtrædelser af færdselslovgivningen

(f.eks. ved overlæs). (Vil ramme alle uanset transporttype).

- Konfiskation - øget anvendelse af færdselslovens § 133 a (eller af straffelovens bestemmelser herom). (Vil ramme alle uanset transporttype).
- Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der bl.a. ved grove og gentagne overtrædelser f.eks. ved kørsler med overlæs bør være mulighed for konfiskation af det ved kørslen anvendte køretøj. På denne måde hindres fremtidige ulovlige kørsler. (Vil ramme alle uanset transporttype).
- Arbejdsgruppen finder det endvidere vigtigt, at der sker en større og bredere indberetning til Færdselsstyrelsen om relevante overtrædelser i forbindelse med færdselslovgivningen med henblik på en konkret vurdering af, om der skal ske tilbagekaldelse af tilladelser. (Vil primært ramme tilladelsesindehavere).

2.4.1.2. Arbejdsgruppens forslag i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Nedenfor beskrives arbejdsgruppens forslag til skærpede sanktioner, der knytter sig til overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid.

- Skærpet kontrol, herunder øget kontrol af virksomheder fra Færdselsstyrelsens side, hvor der

tidligere er konstateret grove og eller gentagne overtrædelser.

- Arbejdsgruppen finder, at det er nødvendigt, at de, der groft og/eller gentagne gange overtræder gældende lovgivning på området, hurtigere end i dag kan fratages sin adgang til erhvervet - det vil sige få tilbagekaldt én, flere eller alle sine tilladelser. Arbejdsgruppen finder, at dette bl.a. kan ske ved, at Færdselsstyrelsen ved konstatering af overtrædelser i en virksomhed foretager kontrol af samme virksomhed i det nødvendige omfang. Indsatsen skal afdække, om der er tale om et enkeltstående tilfælde eller gentagne overtrædelser. (Vil ramme alle transporttyper).

- Øget udnyttelse af den eksisterende hjemmel i godskørselsloven og busloven til mere effektiv tilbageholdelse af køretøjer - også ved overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne således, at tilbageholdelsen bliver reel. (Vil ramme alle transporttyper).

- Arbejdsgruppen skal endvidere foreslå, at bøderne for overtrædelser af bestemmelserne for køre- og hviletid skærpes såvel over for chauffør som arbejdsgiver. Arbejdsgruppen foreslår, at bødestraffen for overtrædelser af lovgivningen på området gradueres mere, end tilfældet er i dag, i forhold til grovheden af overtrædelsen og i forhold til, om der er tale om en gentagelsessituation (om baggrunden for anbefalingen henvises til bemærkningerne under afsnit 2.4.1.). (Vil ramme alle transporttyper).

· I forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne kan både arbejdsgiver og chauffør straffes med bøde. Det bliver endvidere taget op til vurdering, om vognmanden ved gentagne overtrædelser skal miste sin vognmandstilladelse. Arbejdsgruppen finder imidlertid også, at Trafikministeriet bør overveje, hvorvidt det ved grove og/eller gentagne overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne er muligt at fratage chaufføren førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 og 3, idet arbejdsgruppen ikke har taget stilling til, hvorvidt det kræver lovændring af ovennævnte bestemmelse. Baggrunden herfor er, at overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne kan tyde på, at chaufføren kører på vejnettet i træt tilstand (mangel på søvn) og dermed tilsidesætter hensynet til færdselssikkerheden. (Vil ramme alle transporttyper).

· Arbejdsgruppen finder det endvidere vigtigt, at der sker en større og bredere indberetning til Færdselsstyrelsen om relevante overtrædelser på køre- og hviletidsområdet med henblik på en vurdering af, hvorvidt der skal ske en tilbagekaldelse af tilladelser, eller om den pågældende skal udtages til virksomhedskontrol. Sidstnævnte vil også omfatte virksomheder, der udfører firmakørsel og/eller ikke-erhvervsmæssig personbefordring. (Vil ramme alle transporttyper).

· Myndighedsrepræsentanterne i arbejdsgruppen

lægger op til en generel stramning af praksis omkring inddragelse af tilladelser i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. I den forbindelse bemærkes det, at det er vigtigt med en hurtig sagsbehandling fra myndighedernes side - så tiden ikke bliver en undskyldning for at undlade at tilbagekalde tilladelsen. Herudover findes 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, jf. afsnit 2.4.1. (Vil primært ramme tilladelsesindehavere).

- Fra vognmandsbranchens side kan man alene foreslå en øget stramning omkring inddragelse af tilladelser i forbindelse med grove og gentagne overtrædelser.

2.4.1.3. Arbejdsgruppens forslag i forbindelse med overtrædelser af godskørselsloven.

Nedenfor beskrives arbejdsgruppens forslag, der knytter sig til overtrædelser af godskørselslovgivningen.

- Arbejdsgruppen foreslår, at der foretages en mere fyldestgørende indhentelse af oplysninger om pågældendes vandel (udskrift af straffeattest/kriminalregisterattest) ved ansøgning om henholdsvis adgang til og forbliven i erhvervet.

En mere fyldestgørende indhentelse af oplysninger om

pågældendes vandel ved ansøgning om henholdsvis adgang til og forbliven i erhvervet vil efter arbejdsgruppens opfattelse give myndighederne bedre mulighed for at vurdere eventuelle lovovertrædere, således at disse hurtigst muligt kan blive sorteret fra.

- Arbejdsgruppen finder det vigtigt, at der sker en større og bredere indberetning til Færdselsstyrelsen om relevante overtrædelser på godskørselsområdet med henblik på tilbagekaldelse af tilladelser (om baggrunden for anbefalingen henvises til bemærkningerne under afsnit 2.4.1.2) eller med henblik på fastsættelse af sanktioner over for overtrædelser i forbindelse med firmakørsel. (vil ramme alle transporttyper).

- Myndighedsrepræsentanterne i arbejdsgruppen foreslår en generel stramning af praksis omkring tilbagekaldelse af tilladelser. I den forbindelse er det vigtigt med en hurtig sagsbehandling fra myndighedernes side - så tiden ikke bliver en undskyldning for at undlade at tilbagekalde tilladelsen. Herudover findes 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. (Vil alene ramme tilladelsesindehavere).

- Fra vognmandsbranchens side kan man alene anbefale en øget stramning omkring inddragelse af

tilladelser i forbindelse med grove og gentagne overtrædelser.

- Arbejdsgruppen foreslår, at den eksisterende praksis strammes op, således at der i forbindelse med grove og gentagne overtrædelser sker en udvidet anvendelse af bestemmelsen om konfiskation i godskørselslovens § 17 a, således at fremtidige ulovlige kørsler hindres. (Vil ramme alle transporttyper).
- Arbejdsgruppen finder, at kontrollen af godskørsels- og buserhvervet både fra Færdselsstyrelsens og politiets side bør øges i forhold til den nuværende kontrol, jf. om baggrunden herfor under afsnit 4.1. (Vil ramme alle transporttyper).
- Herudover foreslår arbejdsgruppen, at politiet øger sin brug af muligheden for at tilbageholde køretøjer i forbindelse med overtrædelser af godskørsellovgivningen. (Vil ramme alle transporttyper).
- Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at bøderne for overtrædelser af bestemmelserne for godskørselslovgivningen skærpes, idet der i den forbindelse henvises til begrundelsen herfor under afsnit 2.4.1. (Vil ramme alle transporttyper).

2.4.1.4. Arbejdsgruppens forslag i forbindelse med overtrædelser af busloven.

Nedenfor beskrives arbejdsgruppens forslag til skærpede sanktioner, der knytter sig til overtrædelser af buslovgivningen.

- Forudsætningen for, at arbejdsgruppen kan komme med forslag på busområdet, er en øget kontrol, således at "problemerne" om en eventuelt manglende overholdelse af de på området gældende regler for buskørsel kan blive identificeret. Arbejdsgruppen skal på denne baggrund foreslå, at der fra politiets side udføres en øget kontrol på busområdet. (Vil ramme alle transporttyper).

- Som på godskørselssiden skal arbejdsgruppen foreslå, at der foretages en mere fyldestgørende indhentelse af oplysninger om pågældendes vandel (udskrift af straffeattest/kriminalregister-attest) ved ansøgning om henholdsvis adgang til og forbliven i erhvervet, jf. om baggrunden herfor under afsnit 2.4.1.3.

Arbejdsgruppen finder det endvidere vigtigt, at der sker en større og bredere indberetning til Færdselsstyrelsen om relevante overtrædelser af busloven med henblik på en vurdering af, om der skal ske tilbagekaldelse af tilladelser (om baggrunden for anbefalingen henvises til bemærkningerne under afsnit 2.4.1.2). (Vil primært ramme tilladelsesindehavere).

- Herudover foreslår arbejdsgruppen, at politiet overvejer at øge sin brug af muligheden for at tilbageholde køretøjer, hvor buslovgivningen

overtrædes. (Vil ramme alle transporttyper).

• Det foreslås ligeledes, at bøderne for overtrædelser af buslovgivningen skærpes, jf. afsnit 2.4.1. (Vil ramme alle transporttyper).

2.4.1.5. 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 (godskørsel- og buslovgivningens), således 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.

Herudover skal arbejdsgruppen 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 arbejdsgruppen imidlertid ikke indhentet disse oplysninger. Dele af vognmandsbranchen opfordrer myndighederne til efter omstændighederne hurtigst muligt at indhente oplysninger om udenlandsk praksis på området.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at arbejdsgruppen har overvejet muligheden for at foreslå etableret et egentligt medvirkenansvar for transportkøbere. Arbejdsgruppen har imidlertid valgt at henvise spørgsmålet til den arbejdsgruppe, det af styregruppen i 1. delrapport er foreslået nedsat for at overveje, om medvirkenansvar i højere grad kan inddrages i forbindelse med sanktioneringen af overtrædelser på lastbil- og busområdet, herunder eventuelt gennem lovgivning for transportformidlere og speditører.

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.

3. Virksomhedsplaner

Styregruppen har under arbejdet fået forelagt en undersøgelse, der søger at belyse mulighederne for gennem forskellige tiltag i virksomhederne at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Der er tale om en svensk undersøgelse vedrørende trafiksikkerhedsmæssige forbedringer i større virksomheder gennemført i samarbejde med det svenske telefonselskab Televerket (afsnit 3.1.).

Styregruppen har endvidere gennemgået dels et træningsprogram for Dansk Shells tankvognschauffører (afsnit 3.2.), dels resultaterne af de særlige glatførerkurser i Norge (afsnit 3.3.).

3.1. Trafiksikkerhedsmæssige forbedringer i større virksomheder

Styregruppen har gennemgået en eksperimentel undersøgelse "Road Safety Improvement in large Companies" udført af The Swedish Road and Transport Research Institute i samarbejde med det svenske telefonselskab Televerket, hvori man har søgt at påvise, at chaufførers sikkerhed i trafikken kan forbedres gennem forskellige særlige tiltag. Undersøgelsen blev gennemført ved at udvælge fem grupper med hver 900 chauffører. I de fire af grupperne blev der gjort en særlig indsats for at nedbringe uheldsfrekvensen, mens den femte gruppe fungerede som kontrolgruppe.

De virkemidler, der anvendtes i grupperne var følgende:

1) Gruppetidiskussioner om trafikikkerhed.

Indeholdende fællesmøder, diskussioner i mindre grupper om såvel fælles valgte som selvvalgte emner samt endelig en nedskrevet personlig målsætning for hver enkelt chauffør.

2) Kampagner.

Kampagnerne blev udvalgt således, at de havde særlig relevans for Televerkets chauffører.

3) Bonus for sikker kørsel.

Hver gruppe fik en startpulje på 6.000 kr. For hvert uheld i forsøgsperioden blev der fratrukket et beløb på 100-200 kr. afhængig af uheldets alvorlighed. Efter forsøget blev de resterende puljemidler fordelt.

4) Køreteknisk kursus.

Bestående af ca. otte timers undervisning.

Resultaterne kan illustreres ved nedenstående figur, som viser antallet af uheld pr. 10.000 km i de fem grupper. For hver gruppe er der vist tre søjler. Den første søjle viser uheldsfrekvensen i en toårig periode før undersøgelsen, den midterste søjle viser uheldsfrekvensen da undersøgelsen startede og den tredje søjle viser uheldsfrekvensen i en toårig periode efter undersøgelsens afslutning.

Fig.1.

Det fremgår af figuren, at der for tre af de særlige indsatsområder kan konstateres en signifikant nedgang i uheldsfrekvensen. Gruppediskussioner giver det største fald svarende til 44 %, mens efteruddannelse giver et fald svarende til 37 %, og endelig giver køreundervisning et fald svarende til 26 %.

Undersøgelsens konklusion er, at køreundervisning og gruppe diskussioner er velegnede metoder i det trafiksikkerhedsmæssige og omkostningsbesparende arbejde i større virksomheder. Der peges imidlertid samtidig på behovet for fortsatte undersøgelser inden for dette felt.

Det er fra erhvervets side oplyst, at den svenske undersøgelses resultater generelt har vakt opsigt i branchen. Forskerne bag undersøgelsen var derfor inviteret til transportmessen i Herning den 21. marts 1997 med henblik på at fremlægges undersøgelsens resultater.

3.2. Træningsprogrammer i danske virksomheder

Styregruppen har endvidere fået forelagt materiale om særlige efteruddannelses-, trænings- og holdningsbearbejdende programmer fra Dansk Shell og MD Foods. Materialet kan ikke omtales i detaljer, da de pågældende virksomheder af konkurrencehensyn har anmodet om at oplysningerne behandles med fortrolighed.

Dansk Shells "Træningsprogram for chauffører i drift" omfatter i alt 14 træningsdage fordelt på fem år. Programmet gennemføres for de faglige kursers vedkommende i tæt samarbejde med landets AMU-centre.

MD Foods "Opgavebeskrivelse for chauffører" er et eksempel på en samlet chaufførmanual med henblik på forbedring af virksomhedens image gennem et holdningsbearbejdende program for virksomhedens chauffører.

Erhvervets repræsentanter i Styregruppen oplyser, at der i Danske Vognmænds og Foreningen af Danske Eksportvognmænds regi tillige er lavet skabeloner til chaufførhåndbøger, hvis anvendelse er meget udbredt. Det er endvidere oplyst, at materialet fra MD Foods tillige indgår i disse håndbøger.

3.3. Glatførerkursus i Norge

Styregruppen har ligeledes gennemgået materiale fra en norsk undersøgelse udført af Transportøkonomisk Institutt, om det obligatoriske glatførekursus, der i Norge er indført som led i oplæringen af førere af

lastbiler.

Det kan ud fra undersøgelsens resultater konstateres, at førere, der havde gennemgået det obligatoriske glatførekursus havde en signifikant højere ulykkesrisiko end førere uden kursus. Resultatet kunne tyde på, at personer, der har gennemført kurset, får en urealistisk høj tiltro til egne evner i glat føre.

Styregruppen noterer sig i øvrigt, at det af undersøgelsen herudover kunne konkluderes, at førere der er udsat for tidspres under kørslen, har en klar og signifikant højere ulykkesrisiko end førere, der sjældent eller aldrig er udsat for et sådant tidspres.

3.4. Styregruppens vurderinger

3.4.1. Virksomhedsprogrammer

Det er Styregruppens opfattelse, at den svenske undersøgelse vedrørende trafiksikkerhedsforbedringer i større virksomheder viser ganske relevante og yderst tankevækkende resultater.

Styregruppen finder endvidere, at det ville være interessant, om der i Danmark ville kunne etableres forsøg af lignende karakter med henblik på at supplere de svenske. Gruppen skal i den forbindelse pege på muligheden for, at en sådan ide medtages, når der som følge af regeringens handlingsplan for trafikikkerhed, jf. afsnit B, punkt 3., skal laves særlige trafikikkerhedshandlingsplaner for visse statslige

virksomheder, i det det herved navnlig bemærkes, at regeringens handlingsplan tillige indeholder forslag om trafikhandlingsplaner for større private virksomheder.

Styregruppen opfordrer på denne baggrund, og navnlig på baggrund af den udtalte interesse, de større transportvirksomheder har vist den svenske undersøgelse, erhvervet til at pege på egnede emner i den private sektor, der eventuelt ville kunne danne ramme om et forsøg 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 årsager ikke umiddelbart vil se sig i stand til at opfylde den målsætning, de omtalte virksomhedsplaner lægger op til.

3.4.2. Uddannelse og efteruddannelse

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

Det er samtidig Styregruppens opfattelse, at den

undervisning i kørsel i glat føre, der i dag er en obligatorisk del af den danske køreuddannelse uanset resultaterne i den omtalte norske undersøgelse har en positiv virkning for trafiksikkerheden. 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.

Det er således sammenfattende Styregruppens opfattelse, at en forøget uddannelsesmæssig indsats på såvel chauffør som vognmandsside vil være en væsentlig forudsætning for at fremme en virksomhedskultur, der på samme tid hylder kvalitet og trafiksikkerhed.

Der henvises i øvrigt til det i afsnit A, punkt 6.3., anførte.

3.4.3. Kampagner

Uanset resultaterne af den svenske undersøgelse, er det Styregruppens opfattelse, at trafiksikkerhedsmæssige forbedringer bør tage udgangspunkt i trafikanternes holdninger og adfærd. Holdningsbearbejdelsen må således fortsat anses for et ganske væsentligt element i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Styregruppen skal derfor anbefale, at målrettede holdningskampagner mod chauffører, vognmænd, transportkøbere og speditørerne prioriteres højt i det fremtidige arbejde.

Der henvises i øvrigt til det i afsnit A, punkt 6.6, og afsnit B, punkt 2., anførte.

3.4.4. Andet

Styregruppen skal endelig i anledning af tillægskonklusionen i den norske glatføreundersøgelse bemærke, at konstateringen af, at tidspres i kørselssituationen synes at medføre en klart øget uheldsfrekvens understreger, at de generelle rammebetingelser for afviklingen af den tunge trafik har stor betydning for trafiksikkerheden.

Bilagsoversigt

Bilag Indledningen fra 1. delrapport
0:

Bilag Brev af 21. oktober 1996. (Vejdirektoratet)

1:

Bilag Notat af 24. oktober 1996 samt

2: totalrisikotabel. (Rådet for
Trafiksikkerhedsforskning)

Bilag Notat af 7. oktober 1996 angående

3: Færdselspolitiets statistikker og
kontroller af lastbiler og busser med
diverse underbilag. (Rigspolitichefen)

Bilag Analyse af lastbilernes

4: færdselssikkerhedsmæssige situation samt
vilkår og forhold i vognmandserhvervet med
betydning for færdselssikkerheden. (Danske
Vognmænd)

Bilag Notat af 14. oktober 1996 om lastbiler og

5: bussers overholdelse af
færdselslovgivningen. (Foreningen af Danske
Eksportvognmænd)

Bilag Brev af 11. oktober 1996 vedrørende

6: initiativer til forbedring af
færdselssikkerheden.
(Specialarbejderforbundet i Danmark)

Bilag Brev af 14. oktober 1996.

7: (Turistvognmændenes Landsforening)

Bilag Cirkulære nr. 41 af 9. oktober 1996.

8: (Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening)

- Bilag Beskrivelse af Danmarks Statistik
9: statistiksystem for uheldsregistreringer.
- Bilag Fortegnelse over uheldssituationer.
10: (Danmarks Statistik)
- Bilag Uheldsbeskrivelse. (Danmarks Statistik)
11:
- Bilag Stortvogns kontrol 1996. (Rigspolitichefen)
12:
- Bilag Buskontrol i Rødbyhavn/Padborg, jan/feb
13: 1997, samlet statistik. (Rigspolitichefen)
- Bilag Virksomhedskontrol. Overtrædelser af køre-
14: og hviletidsbestemmelserne.
(Færdselsstyrelsen)
- Bilag Justitsministeriets cirkulære af 20. januar
15: 1982.
- Bilag Arbejdsministeriets cirkulære af 17.
16: december 1975.
- Bilag Oversigt over oplysninger om kontroller på
17: køre- og hviletidsområdet, der indberettes
til Kommissionen.
- Bilag Oversigt over indberetninger til andre
18: lande vedrørende udenlandske vognmænds

overtrædelser af køre- og
hviletidsbestemmelserne i Danmark.

Bilag Hovedtræk af Straffelovrådets betænkning om
19: juridiske personers bødeansvar.

Bilag Færdselsstyrelsens handlingsplan vedrørende
20: virksomhedskontrol i relation til køre- og
hviletid.

Det bemærkes, at det anvendte bilagsmateriale alene
er uddrag af det samlede modtagne materiale.

1 Trafikarbejdet er normalt defineret som
årsdøgntrafikken for køretøjer over 6 t x 365 x længden
i km/1.000.000.