

**RIGSADVOKATEN
RIGSPOLITIET**

**Bilag 1
Februar 2008
J.nr. RA-2007-709-0042**

Reglerne om køre- og hviletid og sanktioner for overtrædelse af reglerne

1. Indledning

I december måned 2004 fremsendte rigsadvokaturen en redegørelse om sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne til Justitsministeriet. Redegørelsen, der blev udarbejdet sammen med Rigspolitiet og Københavns Politi, indeholdt forslag til et ændret sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet.

Redegørelsen indgår som bilag til lovforslag nr. L 153 (Folketinget 2004/2005, 2. samling), der blev vedtaget ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.). Loven indebærer, at bødeniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne blev skærpet væsentligt, ligesom der i forhold til føreren af køretøjet blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten. Loven trådte i kraft den 1. september 2005.

Efter lovændringen har transportbranchen på en række møder med repræsentanter for Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet rejst spørgsmål om anvendelsen af reglerne samt fremført en række ønsker til lempelse af sanktionerne.

Justitsministeriet har efterfølgende på baggrund af disse drøftelser gennemført visse ændringer af tiltalepraksis, som har medført lempelser af sanktionerne. Ændringerne fremgår af Justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 31. oktober 2006 og 30. marts 2007 og er beskrevet nærmere i afsnit 6 i dette bilag.

Med henblik på at kunne følge udviklingen på området har Justitsministeriet den 30. oktober 2006 anmodet Rigsadvokaten om i samarbejde med Rigspolitiet at udarbejde en redegørelse om sanktionsniveauet på køre- og hviletidsområdet, herunder om antallet af betingede og ubetingede frakendelser af førerretten.

Dette bilag til redegørelsen indeholder i afsnit 2 en gennemgang af de gældende regler om køre- og hviletid og i afsnit 3 en beskrivelse af myndighedernes kontrol med reglerne. Afsnit 4 omhandler opmåling af køre- og hviletid og afsnit 5 indeholder en nærmere gennemgang af sanktionerne ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet. I afsnit 6 beskrives de gennemførte lempelser af sanktionerne.

2. Reglerne om køre- og hviletid

Reglerne om køre- og hviletid fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen), der med virkning fra den 11. april 2007 erstatter Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, og Rådets Forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen).

Køre- og hviletidsforordningens vigtigste regler omhandler førerens køretid, de pauser, der skal afholdes i køretiden, og førerens hviletid. Reglerne findes i forordningens artikel 6 – 8:

- Den daglige køretid må ikke overstige 9 timer. Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge sættes op til højst 10 timer (artikel 6, stk. 1)
- Efter en kørselsperiode på 4 ½ time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed, fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed fordelt over kørselsperioden, på en sådan måde, at første stykke overholdes (artikel 7)
- Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid (artikel 8, stk. 2)
- Daglig hviletid dækker over ”regulær daglig hviletid”, som er ethvert hvil på mindst 11 timer. Den regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer. Daglig hviletid dækker endvidere over ”reduceret daglig hviletid”, som er ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, jf. artikel 4, litra g.

Kontrolapparatforordningen indeholder regler om installation og anvendelse af kontrolapparat. Det kontrolapparat, som et køretøj er udstyret med, skal anvendes under kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Kontrolapparatet kan være et analogt kontrolapparat, hvor registrering af førerens køre- og hviletid foretages på et diagramark, eller et digitalt kontrolapparat, hvor registreringen foretages dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort. Forordningen indeholder bl.a. regler for, hvilke oplysninger kontrolapparatet skal optegne, herunder den tilbagelagte vejstrækning, køretid og hviletider. Endvidere fastlægger forordningen en række forpligtelser for føreren for så vidt angår anvendelse af diagramark og førerkort. Således fremgår det f.eks. af forordningens artikel 15, stk. 5, hvorledes føreren skal udfylde diagramarket.

De væsentligste regler om anvendelse mv. af kontrolapparatet findes i forordning 3821/85, artikel 3 samt artikel 12 – 15, og omfatter bl.a.:

- manglende anvendelse af kontrolapparat (artikel 3, stk. 1)
- kontrolapparatet ikke anvendt korrekt (artikel 13)
- manipulation af kontrolapparatet (artikel 13 og 15, stk. 8)
- førerens anvendelse af diagramark og førerkort (artikel 15, stk. 2)
- unødigt udskiftning af diagramark og førerkort (artikel 15, stk. 2)

- unødigt åbning af kontrolapparatet (artikel 13, jf. artikel 15, stk. 2)
- udfyldning af diagramarket og indlæsning af oplysninger i det digitale kontrolapparat (artikel 15, stk. 5, og 15, stk. 5 a)
- medbringelse af diagramark, førerkort, manuelle registreringer og udskrifter (artikel 15, stk. 7)

Ved siden af EU-forordningerne gælder FN's overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR). Det er nærmere i EU-reglerne præciseret, hvornår AETR finder anvendelse i stedet for EU-reglerne. AETR-reglerne svarer i det væsentligste til forordning 3820/85, der nu er erstattet af forordning nr. 561/2006, og omtales ikke yderligere her, da reglerne forventes revideret under hensyn til ikrafttræden af den nye køre- og hviletidsforordning.

Hovedreglen er, at forordningerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet finder anvendelse på vejtransport med lastbiler over 3,5 tons og busser, der benyttes til personfordring. Efter artikel 3 i køre- og hviletidsforordningen (EU-undtagelser) og § 2 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 (nationale undtagelser) er vejtransport med en række nærmere beskrevne køretøjer dog undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Førerens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen straffes efter § 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Arbejdsgiveren (ejereren/brugeren af køretøjet) kan pålægges objektivt ansvar for førerens overtrædelse af reglerne, når kørslen er foretaget i arbejdsgiverens interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom, jf. § 13 i bekendtgørelsen. Efter § 14 kan der endvidere pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

3. Kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne

Kravene til omfanget af myndighedernes kontrol fremgår af ”kontroldirektivet” (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) 3820/85 (nu forordning 561/2006) og forordning (EØF) nr. 3821/85), der indeholder minimumskrav til medlemsstaternes kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne. For Danmarks vedkommende betyder det f.eks., at der for årene 2005 og 2006 skulle kontrolleres mindst 220.000 arbejdsdage (diagramark/digitale data). Heraf er ca. 55.000 arbejdsdage kontrolleret i virksomhedskontrollen. Fra den 1. januar 2008 skal der ske en fordobling af det antal arbejdsdage, som medlemsstaterne skal kontrollere. Mindst 30 pct. af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal efter denne dato kontrolleres på vejene og mindst 50 pct. hos virksomhederne.

Vejkontrol foretages dels som kontrol af enkeltkøretøjer under politiets daglige patruljering og dels i forbindelse med større målrettede kontroller af lastbiler og busser. Det følger af direktivets bilag I, del A, at vejkontrollen normalt omfatter følgende elementer: Daglige og ugentlige køretider, pauser samt daglige og ugentlige hviletider samt diagramarkene for de forudgående dage, der skal opbevares i kø-

retøjet, og/eller de data, der er lagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager og/eller udskrifter.

Direktivets artikel 6 giver to muligheder for gennemførelse af virksomhedskontrol. Kontrollen kan enten udføres i virksomhedens lokaler eller hos de kompetente myndigheder på grundlag af de relevante dokumenter eller data, som virksomhederne har fremlagt på myndighedernes anmodning. I Danmark gennemføres kontrol af virksomheder hos Rigspolitiet, som er den kompetente myndighed på området. Det følger af direktivets bilag I, del B, at virksomhedskontrollen, udover de elementer, der indgår i vejkontrol, omfatter følgende: Ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider, kontrol af, at tougersbegrænsningen af køretiderne overholdes, samt kontrol af diagramark, data og udskrifter fra køretøjsenhed og førerkort.

Efter artikel 17 i forordning nr. 561/2006 er medlemsstaterne forpligtet til at indsende de statistiske oplysninger, der er indsamlet på baggrund af de gennemførte vej- og virksomhedskontroller, til Kommissionen til brug for udarbejdelsen af en beretning om gennemførelsen af forordningen i medlemsstaterne og om den udvikling, der er sket på de pågældende områder. Beretningen udarbejdes hvert andet år.

4. Opmåling af køre- og hviletid

Opmålingsperioden er den periode, hvor det ved aflæsning af diagramarket opmåles (beregnes) eller i et digitalt kontrolapparat aflæses, om der er en overtrædelse, der skal sanktioneres.

Opmåling af køretid, hviletid mv. foretages inden for hvert "kørselsforløb". Kørselsforløb er et tidsforløb, der påbegyndes, når føreren aktiverer kontrolapparatet efter at have afholdt et hvil på mindst 9 timer, og som afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst 9 timer er afholdt.

At kørselsforløbet afbrydes ved afholdelse af et hvil på mindst 9 timer, hænger sammen med køre- og hviletidsforordningens definition på daglig hviletid. Således fremgår det af forordningens artikel 8, stk. 2, at føreren inden for enhver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal have holdt en ny "daglig hviletid". Efter forordningens artikel 4, litra g, dækker begrebet "daglig hviletid" følgende:

"Regulær daglig hviletid": Ethvert hvil på mindst 11 timer. Den regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer.

"Reduceret daglig hviletid": Ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer.

Efter artikel 8, stk. 4, må føreren højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.

Det mindste hvil, der kan afbryde et ”kørselsforløb”, er herefter 9 timer. Overtræder føreren reglerne om afholdelse af et dagligt hvil på mindst 9 timer, vil kørselsforløbet kunne omfatte flere døgn, idet kørselsforløbet først anses for afsluttet, når et sådant hvil er afholdt. Det er inden for denne tidsmæssige periode, det vurderes, om føreren har overtrådt bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen.

I de tilfælde, hvor det i et kørselsforløb således konstateres, at der ikke er afholdt et dagligt hvil på mindst 9 timer, men f.eks. kun 7 timer, opstår spørgsmålet om sammenlægning (kumulation) af køretid i forbindelse med daglig køretid og daglig hviletid, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, og artikel 8, idet en hviletid på 7 timer ikke afslutter perioden, inden for hvilken den samlede daglige køretid opgøres. Det betyder i praksis, at køretiden sammenlægges (kumuleres) på hver side af det for korte hvil på 7 timer, og at opmålingen af køretiden fortsætter indtil det kan konstateres, at et hvil på mindst 9 timer er afholdt.

Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er mere end en time for kort i forhold til kravet efter artikel 8, jf. artikel 4, litra g. ”1-times reglen” blev gennemført ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007.

Ved afholdelse af et regulært dagligt hvil på 11 timer betyder det i praksis, at opmålingsperioden for køretiden anses for afbrudt, hvis føreren afholder et hvil på mindst 10 timer inden for 24-timersperioden. I forhold til et reduceret dagligt hvil på 9 timer betyder det, at opmålingsperioden for køretiden afbrydes, hvis føreren afholder et hvil på mindst 8 timer inden for 24-timersperioden.

Den overtrædelse af reglen om daglig hviletid, der kan konstateres inden for 24-timersperioden, f.eks. ved afholdelse af et hvil på kun 8 timer ved reduceret daglig hviletid (kravet er 9 timer og den generelle sanktionstolerance er 5 pct.), sanktioneres med en bøde, men der vil ikke ske sammenlægning af køretiden.

Omvendt betyder det som nævnt ovenfor, at hvis føreren afholder et hvil, der er mere end en time for kort i forhold til det hvil, føreren aktuelt skal afholde (regulært eller reduceret dagligt hvil), sammenlægges køretiden før det for korte hvil med køretiden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil, som kan afbryde opmålingsperioden.

Ved opmåling af køretid uden pauser efter artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen aflæses perioden fra det tidspunkt, hvor kørslen påbegyndes, efter der er afholdt pause eller hvil, indtil det kan konstateres, at en pause, der opfylder kravet til at kunne afbryde opmålingsperioden, eller et ugentligt eller dagligt hvil er indledt. Inden for denne opmålingsperiode opmåles køretiden og længden af de pauser, der er afholdt inden for kørselsperioden. Der kan endvidere henvises til bemærkningerne til lov nr. 557 af 24. juni 2005, underbilag 2.3., afsnit 5, hvor de grundlæggende principper ved opmåling af køretid uden pause er beskrevet nærmere. Også i relation til opmåling af køretid uden pause blev der ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 gennemført ændringer i sanktionerne. Ændringerne er omtalt nærmere i afsnit 6.

Om aflæsning af diagramark fremgår det endvidere af Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager i afsnittet om færdselslovens kapitel 13 a, at det forud for, at tiltale rejses i en sag om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, skal sikres, at der ikke under behandlingen af sagen opstår tvivl om, hvorvidt det aflæste resultat indebærer en overtrædelse af reglerne. Der skal således alene rejses tiltale for overtrædelser, som med sikkerhed fremgår ved en aflæsning af diagramarket.

5. Sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

5.1. Indledning

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven blev der indført et skærpet bødesanktionssystem for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, ligesom der blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne.

Ændringen, der trådte i kraft den 1. september 2005, blev foretaget ved en tilføjelse til færdselslovens § 118, stk. 8, sidste punktum, der har følgende ordlyd:

”§ 118.

...

Stk. 8. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 68, kan der fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde for overtrædelse af regler om hastighedsbegrænsere. Tilsvarende gælder for forskrifter, der udstedes i medfør af § 85 for overtrædelse af regler om køretøjers største tilladte totalvægt, når overtrædelsen er sket under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg. For overtrædelse af køre- og hviletidsregler, der er omfattet af 2. pkt., kan der fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde.”

Før lovændringen blev overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen samt kontrolapparatforordningen straffet med en bøde til føreren på 500 kr. pr. overtrædelse, mens arbejdsgiveren blev straffet med en bøde på 1.000 kr. pr. overtrædelse. Disse bøder var gældende for alle overtrædelser uanset arten eller alvoren af overtrædelsen.

5.2. Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

5.2.1. Bøden

I relation til overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen blev der ved lov nr. 557 af 24. maj 2005 indført et graderet bødesanktionssystem, jf. færdselslovens § 118, stk. 8.

Om sanktionssystemet fremgår det nærmere af afsnit 3.2. i de almindelige bemærkninger til loven (L 153 Folketinget 2004/2005, 2. samling), at der for så vidt angår føreren fastsættes en bøde på 100 kr.

for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med en procent. For ejeren fastsættes der en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. for hver procent reglerne overskrides.

Det fremgår videre af bemærkningerne til loven, at der gælder en generel tolerancegrænse på 5 procent ved overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, således at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen har været på 5 procent eller mere. Tolerancegrænsen indebærer eksempelvis, at en overskridelse af reglen om daglig køretid på højst 10 timer med indtil 29 minutter ikke strafsanktioneres. Det indebærer endvidere, at den første bødeposition for en fører er på 500 kr., mens den første bødeposition for ejeren er på 1.000 kr.

I Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager er der fastsat takster for anklagemyndighedens bodepåstande i overensstemmelse med de i lovforslaget angivne retningslinjer.

Efter bemærkningerne til lovforslaget finder hovedreglen i færdselslovens § 118 a, stk. 3, 1. pkt., om absolut kumulation tillige anvendelse i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Dette indebærer, at såfremt en fører under samme sag har begået flere overtrædelser af reglerne, f.eks. en overtrædelse af reglen om dagligt hvil og en overtrædelse af reglen om daglig køretid, sker der en fuldstændig sammenlægning af bøderne for de to overtrædelser.

Efter færdselslovens § 118 a, stk. 5, er der dog hjemmel til at fravige bestemmelsen om absolut kumulation, når særlige grunde taler for det.

Om anvendelsen af reglerne om absolut kumulation i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen fremgår følgende af afsnit 3.2.1.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget:

”Anvendelsen af reglerne om absolut kumulation kan efter Justitsministeriets opfattelse bidrage til, at de skærpede bøder bliver af en sådan størrelse, at det ikke vil kunne betale sig at overtræde reglerne. Justitsministeriet har dog – særligt i forhold til chaufføren – lagt vægt på, at reglerne om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler derfor. Det fremgår således af bemærkningerne til § 118 a, stk. 5, der blev indført ved lov nr. 475 af 31. maj 2000, at en bøde ikke bør have en sådan størrelse, at den pågældende som følge af sine indkomstforhold ikke kan betale den, og at der i konkrete tilfælde kan være behov for en nedsættelse af en kumuleret bøde, hvis den samlede størrelse i sig selv ikke forekommer rimelig.”

Under hensyn til det anførte i bemærkningerne må det antages, at en fravigelse af hovedreglen om absolut kumulation navnlig vil gælde i forhold til fastsættelsen af bøden til føreren og kun, når særlige grunde taler derfor.

I TfK2007.320Ø er reglen i færdselsloven § 118 a, stk. 5, dog også anvendt i forhold til en vognmand, der samtidig var chauffør i egen virksomhed:

I TfK2007.320Ø havde T syv gange inden for mindre end en uge ført sin lastbil, selv om diagramarkene ikke var påført oplysning om navn, angivelse af sted for begyndelse og afslutning af arkets be-

nyttelse, registreringsnummer på det benyttede køretøj og kilometertællerens start- eller slutkilometerstand. T havde herudover ved én lejlighed undladt at afbryde kørslen i sin lastbil mindst 45 minutter efter 4 timer og 30 minutters kørsel, hvilket medførte en overskridelse af den tilladte køretid på 27 pct. Anklagemyndigheden påstod bøden fastsat til 47.500 kr. samt ubetinget frakendelse af førerretten. I landsretten forklarede T bl.a., at en stor del af forklaringen på den mangelfulde udfyldning af diagramarkene var, at han efter sin kones sygdom måtte udføre alt arbejdet i virksomheden alene, og at han ikke havde andet valg end at lukke virksomheden, hvis han blev frakendt førerretten ubetinget. Efter det oplyste om T's forhold, herunder indtægtsforhold, fandt landsretten, at der forelå sådanne særlige grunde, at udgangspunktet om absolut kumulation burde fraviges. Landsretten tiltrådte herefter byrettens afgørelse, hvorved bøden var fastsat til 30.000 kr. (Dissens af en dommer for forhøjelse af bøden til 47.500 kr. og dissens af en anden dommer for nedsættelse af bøden til 15.000 kr.). I medfør af færdselslovens § 118, stk. 9, sidste pkt., blev der ikke fastsat forvandlingsstraf. T, der af byretten var frakendt førerretten ubetinget i 6 måneder, blev af landsretten under henvisning til færdselslovens § 126, stk. 2, frakendt førerretten betinget. (3 af de 6 voterende ville stadfæste byrettens afgørelse om ubetinget førerretsfrakendelse).

Reglen i færdselslovens § 118 a, stk. 2, hvorefter bøder til personer med særlig lav indtægt, f.eks. unge under uddannelse, pensionister og kontanthjælpsmodtagere, kan nedsættes, finder tillige anvendelse på sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, jf. afsnit 3.2.1.2. i bemærkningerne til lovforslaget.

5.2.2. Frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev der endvidere indført hjemmel for frakendelse af førerretten, hvis reglerne i køre- og hviletidsforordningen er overskredet med mere end 30 procent, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget.

Færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, har følgende ordlyd:

”§ 125. Føreren af et motordrevet kørekort, hvortil der kræves kørekort, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

...

5) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct....”

Frakendelsesgrænsen for overtrædelse af bestemmelserne om daglig køretid, køretid uden pause og daglig hviletid er følgende:

Overtrædelse	Frakendelsesgrænse (betinget frakendelse)
Daglig køretid (højest 10 timer)	13 timer og 6 minutter eller derover
Køretid uden pauser (højest 4½ time)	5 timer og 54 minutter eller derover
Daglig hviletid:	
- reduceret daglig hviletid (mindst 9 timer)	6 timer og 12 minutter eller derunder
- regulær daglig hviletid (mindst 11 timer)	7 timer og 35 minutter eller derunder

Af de almindelige bemærkninger til lov nr. 557 af 24. juni 2005, afsnit 3.2.2.2.1., fremgår, at frakendelse alene skal ske, hvis køretiden eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 procent. Det betyder, at køretid og hviletid i et kørselsforløb vurderes hver for sig, således at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den manglende hviletid.

I et eksempel, hvor føreren har haft en daglig køretid på 10 timer, et hvil på 7 timer og en ny daglig køretid på 10 timer, skal køretiden sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal pålægges bøde dels for den for megen køretid og dels for det for korte hvil. Men der skal ikke ske frakendelse af førerretten, fordi hverken køretiden på hver side af hvilet eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 procent.

Som et eksempel på, at der skal ske frakendelse af førerretten, kan nævnes, at føreren har haft en daglig køretid på 10 timer, et hvil på 6 timer og en ny daglig køretid på 10 timer. Køretiden skal sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal pålægges bøde dels for den for megen køretid og dels for det for korte hvil. Derudover skal førerretten frakendes, fordi hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 procent.

For så vidt angår reglerne om køretid uden pause, jf. forordningens artikel 7, skal der ske frakendelse, hvis både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30 procent.

Efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere § 126, stk. 1, nr. 5), skal der ske ubetinget frakendelse af førerretten i følgende tilfælde:

”§ 126. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren

...

6) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-7, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold af § 125, stk. 1, nr. 5, kun sker ubetinget, hvis forholdet er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb...”

Om anvendelse af ubetinget frakendelse ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne fremgår følgende af afsnit 3.2.2.2.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget:

”Som det fremgår af bemærkningernes pkt. 3.2.2.1.3., må det antages, at en anvendelse af de gældende regler om ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2, med det nuværende overtrædelsesmønster vil medføre, at frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen i vidt omfang vil skulle ske ubetinget. Det gælder både i tilfælde, hvor flere overtrædelser er begået under samme kørselsforløb, og i et vist omfang hvor flere overtrædelser begået under flere kørselsforløb foreligger til samtidig pådømmelse, men typisk er konstateret på et langt senere tidspunkt i forbindelse med virksomhedskontrol uden mellemliggende sigtelser.

En fravigelse af de almindelige regler om frakendelse bør efter Justitsministeriet opfattelse være yderst velbegrunder. Endvidere er formålet med indførelse af en hjemmel til frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen netop at ændre overtrædelsesmønsteret, og det er således Justitsministeriets opfattelse, at forslaget præventive effekt må antages væsentligt at begrænse antallet af overtrædelser, der kan medføre frakendelse af førerretten.

Justitsministeriet finder derfor ikke fuldt tilstrækkeligt grundlag for at fravige de almindelige regler om frakendelse i tilfælde, hvor flere overtrædelser begået under flere kørselsforløb, jf. definitionen i pkt. 3.1.1.3. ovenfor, foreligger til samtidig pådømmelse. Det forhold, at overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne ofte konstateres i forbindelse med virksomhedskontrol, hvilket indebærer, at den pågældende fører ikke mellem kørselsforløbene er blevet standset af politiet og sigtet for overtrædelsen, samt at der kan gå længere tid efter at forholdene er begået til forholdene bliver konstateret og strafforfølgning indledes, kan efter Justitsministeriets opfattelse ikke i sig selv begrunde en sådan fravigelse. Der er endvidere lagt vægt på, at indførelsen af en særlig lempelig ordning for ubetinget frakendelse af førerretten i disse tilfælde vil medføre, at der i konkrete sager kan foreligge et betydeligt antal meget grove overtrædelser, som alene vil blive mødt med en betinget frakendelse af førerretten.

For så vidt angår flere overtrædelser begået under samme kørselsforløb kan Justitsministeriet imidlertid tilslutte sig Rigsadvokatens anbefaling om, at der alene skal ske én betinget frakendelse af førerretten pr. kørselsforløb, dvs. fra føreren aktiverer fartskriveren efter et hvil på mindst 8 timer og indtil næste hvil på mindst 8 timer er afholdt, jf. herved definition af kørselsforløb i pkt. 3.1.1.3. ovenfor. Justitsministeriet har i den forbindelse særligt lagt vægt på, at det – på trods af den forventede præventive effekt af en frakendelsesordning for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen – ikke kan udelukkes, at der vil være et ikke ubetydeligt antal sager, hvor der på grund af reglernes kompleksitet og indbyrdes sammenhæng under samme kørselsforløb er begået to eller flere overtrædelser med mere end 30 pct. Dette vil efter Justitsministeriets opfattelse være tilfældet, selv om der er udvist varsomhed ved fastsættelsen af grænsen for, hvornår førerretten bør frakendes betinget.

Justitsministeriet kan endelig tiltræde, at der ikke foreslås ændringer for så vidt angår gentagelsesvirkningen af en betinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 3. Førerretten vil således skulle frakendes ubetinget, hvis føreren inden for prøvetiden af en betinget frakendelse (normalt 3 år) begår en ny overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der kan begrunde en betinget frakendelse.

Det foreslås derfor, at § 126, stk. 2, nr. 2 (efter lovforslaget § 126, stk. 3, nr. 2), ændres, således at det fremgår, at hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig medfører en betinget frakendelse af førerretten efter de gældende bestemmelser i § 126, stk. 1, nr. 1-5, eller den nye bestemmelse vedrørende overtrædelse af reglerne om køretid eller hviletid (lovforslagets § 126, stk. 1, nr. 5), skal førerretten frakendes ubetinget, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af den nye bestemmelse i § 126, stk. 1, nr. 5, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået under mere end ét kørselsforløb.

I sager, hvor der foreligger flere forhold til samtidig pådømmelse, vil der således til brug for afgørelsen af, om førerretten skal frakendes betinget eller ubetinget, skulle foretages en opgørelse af overtrædelserne af reglerne om køre- og hviletid i forhold til antallet af kørselsforløb. Hvis

der under ét kørselsforløb, dvs. fra føreren aktiverer fartskriveren efter at have afholdt et hvil på mindst 8 timer, og indtil det konstateres, at et hvil på mindst 8 timer er afholdt, alene er begået flere overtrædelser, der indebærer en overskridelse af køre- og hviletidsreglerne på mere end 30 pct., vil førerretten således skulle frakendes betinget. Er der derimod tale om frakendelsesudløsende overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, der er begået under flere kørselsforløb, vil førerretten skulle frakendes ubetinget.

Der foreslås ikke herudover ændringer i bestemmelsen om ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2 (efter lovforslaget § 126, stk. 3, nr. 2). Har føreren således gjort sig skyldig i én overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne efter den nye bestemmelse i § 126, stk. 1, nr. 5, og foreligger der til samtidig pådømmelse en frakendelsesudløsende overtrædelse af de gældende bestemmelser i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-5 (efter lovforslaget § 126, stk. 1, nr. 1-4 eller 6), skal førerretten frakendes ubetinget – uanset om forholdene er begået under samme kørselsforløb eller ej.”

Særligt i relation til frakendelse ved flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen til samtidig pådømmelse gælder således, at frakendelse kun skal ske ubetinget, hvis føreren i flere ”kørselsforløb”, jf. ovenfor i afsnit 4, har begået flere overtrædelser af reglerne, som hver for sig vil indebære en betinget frakendelse af førerretten. Derudover skal der ske ubetinget frakendelse, hvis føreren i øvrigt har overtrådt regler i kontrolapparatforordningen, jf. nedenfor i afsnit 5.3.2., eller regler i færdselsloven, der i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

5.3. Overtrædelse af kontrolapparatforordningen

5.3.1. Bøden

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 8, og afsnit 3.2.3.2. i de almindelige bemærkninger til lov nr. 557 af 24. maj 2005, at bøden til en fører for overtrædelse af bestemmelser i kontrolapparatforordningen er på 3.000 kr., hvilket svarer til bøden for en overskridelse af køre- og hviletidsforordningen på 30 procent. Det fremgår endvidere, at bøden til ejeren skal være det dobbelte, dvs. 6.000 kr.

Der er ikke - som ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen - tale om et gradueret sanktions-system ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet, idet alle overtrædelsestyper straffes ens. I bemærkningerne til loven fremgår følgende om baggrunden herfor (afsnit 3.2.3.2.):

”Det er Justitsministeriets opfattelse, at en sondring mellem undskydelige og bevidste handlinger vil være uhensigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis – ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Justitsministeriet kan derfor tilslutte sig Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det gældende sanktionssystem, hvorefter alle overtrædelser straffes ens, idet der i den forbindelse navnlig er lagt vægt på, at alle overtrædelser af reglerne principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af reglerne i køre- og hviletidsforordningen...”

Reglen i færdselslovens § 118 a, stk. 3, om absolut kumulation finder tillige anvendelse i forbindelse med overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Om muligheden for at fravige bestemmelsen om absolut kumulation i sager om overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5, henvises til de nedenfor nævnte domme:

Ved Vestre Landsrets dom af 25. september 2007 (4. afdeling, S-1502-07) blev en chauffør (T) dømt for overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 16, stk. 2, ved i september og oktober måned 2005 i 21 tilfælde at have ført en lastbil med et defekt kontrolapparat og undladt at notere oplysninger om køre- og hviletiden på diagramarket eller et særskilt ark. T havde i den forbindelse kørt 11.492 kilometer uden at foretage de krævede manuelle optegnelser. I byretten blev T straffet med en bøde på 30.000 kr. og frataget førerretten betinget. Ved straffastsættelsen henviste byretten bl.a. til færdselslovens § 118 a, stk. 5. Dommen blev af anklagemyndigheden anket til landsretten med påstand om skærpelse af bødestraffen og om ubetinget frakendelse af førerretten. Landsretten forhøjede bøden til 40.000 kr. og fratog førerretten i 6 måneder. Om straffastsættelsen fremgår følgende af landsrettens dom: ”I overensstemmelse med forarbejderne til ændringen af færdselsloven ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 – som til dels trådte i kraft den 1. september 2005 – fastsættes straffen for en ansats overtrædelse af kontrolapparatforordningen normalt til 3.000 kr. Udgangspunktet for bødefastsættelsen er efter færdselslovens § 118 a, stk. 3, princippet om absolut kumulation. Da der er tale om 21 ensartede overtrædelser begået i løbet af ca. en måned i september og oktober 2005, tiltræder landsretten, at princippet om absolut kumulation kan fraviges, jf. § 118 a, stk. 5. Landsretten fastsætter herefter bøden til 40.000 kr.” Vedrørende frakendelse fremgår det endvidere af præmisserne: ”Tiltalte har gjort sig skyldig i mere end 3 overtrædelser af kontrolapparatforordningen – nemlig 21 – jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6. Det følger herefter af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere nr. 5), at førerretten skal frakendes ubetinget. Det bemærkes herved, at der ikke foreligger sådanne særlig formildende omstændigheder, at der efter § 126, stk. 2, kan ske betinget frakendelse.”

I U2007.1698Ø afviste landsretten at fravige udgangspunktet om absolut kumulation i forhold til et selskabs ansvar for en ansat chaufførs overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Ved dommen blev et selskab straffet med en samlet bøde på 131.000 kr. for en chaufførs overtrædelse af reglerne om kontrolapparatforordningen samt overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 2. Chaufføren havde i 21 tilfælde undladt at udfylde diagramarket med for- og efternavn. Det fremgår af sagen, at chaufføren var frataget førerretten. I byretten blev virksomheden idømt en bøde på 20.000 kr. for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Retten lagde herved vægt på, at der var begået en formel fejl, at der var tale om 21 ensartede overtrædelser, at der ikke var overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, og at arbejdsgiveren ikke havde opnået nogen fortjeneste ved chaufførens manglende udfyldning af diagramarkene. Dommen blev af anklagemyndigheden anket til skærpelse, således at der for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen skulle fastsættes en bøde til virksomheden på 6.000 kr. pr. diagramark, der ikke var udfyldt med chaufførens navn. Landsretten tog anklagemyndighedens bødepåstand til følge og henviste i præmisserne til den ved lov nr. 557 af 14. juni 2005 gennemførte skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne samt til bemærkningerne i lovforslaget om skærpelse af bødeniveauet for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen. Landsretten henviste endvidere til, at der ikke fandtes at foreligge særlige omstændigheder, som ud fra en konkret, individuel vurdering talte for at fravige lovforslagets bødetakster og udgangspunktet om absolut kumulation.

Der kan endvidere henvises til TfK2007.3200, som er refereret ovenfor i afsnit 4.2.1., hvor reglen i færdselsloven § 118 a, stk. 5, er anvendt i forhold til en vognmand, der samtidig var chauffør i egen virksomhed.

På baggrund af ovenstående må det antages, at hovedreglen om absolut kumulation i sager om overtrædelse af kontrolapparatforordningen kun fraviges, når særlige grunde taler for det, jf. f.eks. præmisserne i Vestre Landsrets dom af 25. september 2007, hvor der er lagt vægt på, at overtrædelserne var begået kort tid efter indførelsen af de skærpede sanktioner (i september og oktober 2005), og at en fravigelse navnlig vil komme på tale i forhold til fastsættelsen af bøden til føreren.

Af forarbejderne til loven fremgår endvidere, at domstolene ikke er afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedgående retning, ligesom det fremgår, at indførelsen af de nye takster ikke ændrer ved den gældende praksis, hvorefter bøder nedsættes for personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 2.

Der fastsættes ikke en skærpet bøde i gentagelsestilfælde ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. herved afsnit 3.2.3.2. i de almindelige bemærkninger:

”Justitsministeriet kan herudover tilslutte sig anbefalingen om, at reglerne om absolut kumulation finder anvendelse som hidtil, idet bødestørrelserne hermed – uanset at der ikke indføres en skærpet bøde i gentagelsestilfælde – må antages at få en præventiv virkning og fjerne incitamentet til at spekulere i overtrædelse af disse regler for at dække over overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid. Justitsministeriet finder i den forbindelse – i lighed med Rigsadvokaten – ikke grundlag for, at der alene skal udmåles én sanktion pr. kørselsforløb uanset antallet af overtrædelser...”

I Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager er der fastsat takster for anklagemyndighedens bødepåstand i overensstemmelse med de i lovforslaget angivne retningslinjer. Herudover fremgår følgende af meddelelsen om retningslinjer for tiltale ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen:

”Det bemærkes i den forbindelse, at manglende angivelse af førerens navn på diagramarket i almindelighed ikke kan antages at være udtryk for sjusk/forglemmelse, idet manglende angivelse af navn som udgangspunkt forhindrer kontrol, bl.a. fordi diagramarket efter kørslen kan påføres et andet navn.

I visse tilfælde kan det dog i forbindelse med politiets kontrol, herunder ved virksomhedskontrollen, som udføres af Rigspolitiet, konstateres, om f.eks. manglende udfyldning af diagramark må antages at være udtryk for sjusk/forglemmelse, eller om det må antages at være et forsøg på at forhindre eller besværliggøre kontrol af køre- og hviletidsreglerne. Som eksempel kan nævnes, at føreren ved udfyldning af diagramark anfører sit navn som ”J. Hansen”. Hvis der er tale om en mindre virksomhed, hvor der alene er ansat en person ved navn ”J. Hansen”, kan føreren uden vanskeligheder identificeres, hvilket kan tale for, at overtrædelsen kan være udtryk for sjusk eller en forglemmelse. Er der derimod tale om en større virksomhed, hvor der er tre førere, hvis navne kan forkortes ”J. Hansen”, er det ikke muligt umiddelbart at identificere føreren, og det kan derfor være vanskeligt at vurdere, om overtrædelsen skyldes sjusk eller et forsøg på at forhindre kontrollen med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

Sådanne konkrete forhold bør indgå i afgørelsen af tiltalespørgsmålet og bødefastsættelsen ved overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen. I tilfælde, hvor det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjusk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, som f.eks. hvor diagramarket er udfyldt med J. Hansen, og virksomheden kun beskæftiger én person med dette navn, vil der således ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.”

5.3.2. Frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen

Ved lov nr. 557 af 24. maj 2005 blev der endvidere indført hjemmel til frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6:

”§ 125. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

...

6) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1,...

Efter bestemmelsen vil tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen inden for en periode på 3 år således udløse en betinget frakendelse af førerretten.

Det følger endvidere af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere § 126, stk. 1, nr. 5), at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten i følgende tilfælde:

”§ 126. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren

...

6) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-7, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold af § 125, stk. 1, nr. 5, kun sker ubetinget, hvis forholdet er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb...”

Om baggrunden for indførelse af hjemmel til frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen fremgår følgende af bemærkningerne til loven (afsnit 3.2.4.2.):

”Overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen indebærer ikke i sig selv en færdselssikkerhedsmæssig risiko, og reglerne omfatter endvidere overtrædelser, der både kan skyldes bevidste handlinger og rene forglemmelser.

Når Justitsministeriet alligevel kan tiltræde anbefalingen om at indføre hjemmel til frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen, skyldes det, at reglerne er af afgørende betydning for mulighederne for at gennemføre kontrol med overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Politiets mulighed for at kontrollere et kørselsforløb afhænger således af, at køretøjets kontrolapparat fungerer korrekt, og at diagramarkene anvendes og udfyldes med de oplysninger, som føreren manuelt skal påføre forud for og efter kørslen. Hvis en fører ikke anvender diagramark under kørslen, er det således ikke muligt at kontrollere kørselsforløbet, idet oplysningerne ikke kan tilvejebringes på anden måde. Hvis en fører anvender diagramark under kørslen, men und-

lader at påføre oplysninger på dette, f.eks. sit navn, vil diagramarket efter kørslen kunne påføres et andet navn.

Endvidere bør der ikke kunne spekuleres i overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen for at undgå førerretsfrakendelse som følge af overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. En bøde vil efter Justitsministeriets opfattelse – uanset niveauet – næppe være tilstrækkelig, idet føreren ved f.eks. at smide diagramarket væk vil kunne undgå en frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen...”

Som det fremgår af bemærkningerne, er der ved udformningen af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen, herunder indførelse af muligheden for frakendelse af førerretten, lagt afgørende vægt på den betydning, som overholdelse af disse regler har for mulighederne for at gennemføre kontrol med overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Ordnningen for frakendelse af førerretten er nærmere beskrevet i bemærkningerne (afsnit 3.2.4.2.):

”Som anført i pkt. 3.2.3.1. ovenfor vil det være overordentligt vanskeligt at foretage en sådan sondring mellem overtrædelserne, at kun de bevidste handlinger skulle medføre førerretsfrakendelse. En sådan frakendelsesordning vil efter Justitsministeriets opfattelse endvidere være svært gennemskuelig, hvilket vil kunne begrænse den præventive effekt af ordningen.

Justitsministeriet kan derfor tilslutte sig, at frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen i stedet sker efter principper svarende til den klippekortordning, der blev vedtaget ved lov nr. 267 af 21. april 2004. Med en sådan ordning tages der højde for, at overtrædelserne kan omfatte undskyldelige handlinger, samtidig med at vigtigheden af at overholde reglerne indskærpes i form af den advarsel, der ligger i, at tre overtrædelser inden for en periode på tre år medfører en betinget frakendelse af førerretten.

Ordnningen for frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen bør efter Justitsministeriets opfattelse i så vidt omfang som muligt udformes i overensstemmelse med principperne i klippekortordningen. Justitsministeriet kan således tiltræde Rigsadvokatens anbefalinger herom i pkt. 3.2.4.1. ovenfor.

Dette betyder endvidere, at den nye frakendelsesordning udformes som et supplement til de gældende frakendelsesregler, og at de overordnede principper i de gældende frakendelsesregler overføres til ordningen. Frakendelse af førerretten efter den nye ordning skal således alene kunne ske hos føreren af køretøjet, frakendelse er ikke betinget af tilregnelighed hos føreren, frakendelsen skal være obligatorisk, og den frakendelsesudløsende kørsel skal have fundet sted på færdselslovens område.

...

Herudover vil spørgsmålet om samspillet mellem den nye ordning og de gældende regler om betinget og ubetinget frakendelse af førerretten skulle løses på samme måde som i klippekortordningen.

Er der således begået to overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen, og får føreren efterfølgende en betinget eller en ubetinget frakendelse af førerretten efter de gældende frakendelsesregler, vil de to overtrædelser ikke få nogen betydning for den efterfølgende frakendelse. Hvis føreren inden for en periode af tre år fra forseelsestidspunktet for den første af de to overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen begår en tredje frakendelsesudløsende overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen inden udløbet af prøvetiden, henholdsvis inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden, vil den betingede frakendelse efter den nye frakendelsesordning blive erstattet af en ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 3 eller 5 (efter lovforslaget § 126, stk. 3, nr. 3 eller 5). Er førerretten frakendt betinget eller

ubetinget, og begår føreren herefter to overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen, vil gentagelsesvirkningen i overensstemmelse med systematikken i færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 3 og 5, først indtræde på det tidspunkt, hvor føreren begår en eventuel tredje frakendelsesudløsende overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen...”

Frakendelsesordningen ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen er som det fremgår af forarbejderne udformet efter principperne i klippekortordningen og i øvrigt som et supplement til de almindelige frakendelsesregler.

Som eksempel på frakendelse af førerretten i forbindelse med overtrædelse af kontrolapparatforordningen kan henvises til Vestre Landsrets dom af 25. september 2007, der er refereret ovenfor i afsnit 4.3.1. I sagen blev en chauffør dømt for overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 16, stk. 2, i 21 tilfælde. Chaufføren blev straffet med en bøde på 40.000 kr. og frakendt førerretten i 6 måneder. Vedrørende frakendelse fremgår det af præmisserne i landsrettens dom: ”Tiltalte har gjort sig skyldig i mere end 3 overtrædelser af kontrolapparatforordningen – nemlig 21 – jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6. Det følger herefter af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere nr. 5), at førerretten skal frakendes ubetinget. Det bemærkes herved, at der ikke foreligger sådanne særlig formildende omstændigheder, at der efter § 126, stk. 2, kan ske betinget frakendelse.”

5.4. Sanktionerne for overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen

5.4.1. Bøden

I de tilfælde, hvor der er en eller flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og en eller flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen til samtidig pådømmelse, finder reglerne om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 3, 1. pkt., anvendelse, således at der sker en sammenlægning af bøderne for overtrædelserne, jf. § 118 a, stk. 6. Efter sammenlægning af bøden skal der ske oprunding til det nærmeste beløb deleligt med 500.

5.4.2. Frakendelse

Ved samtidig pådømmelse af en eller flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen finder de almindelige regler i færdselsloven anvendelse. Det indebærer, at overtrædelse af regler i de to forordninger, som hver for sig udløser en betinget frakendelse af førerretten, medfører en ubetinget frakendelse, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5, jf. § 125, stk. 1, nr. 5 og 6. Det betyder f.eks., at førerretten frakendes ubetinget, hvis der er konstateret en overskridelse af den daglige køretid med 30 procent og samtidig konstateret en tredjegangsovertrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen.

Som eksempel på anvendelse af reglen i § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere nr. 5) ved overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen kan henvises til Østre Landsrets dom af 22. august 2007 (12. afd., S-231-07), hvor en chauffør (T) blev dømt for otte forhold af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, heraf to forhold, hvor overskridelsen var på mere end 30 procent. T

blev endvidere dømt for fem overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Bøden blev fastsat til 36.500 kr. (svarende til den takstmæssige bøde), og førerretten blev frakendt i 1 år. Der var dissens af én dommer for fastsættelse af frakendelsestiden til 6 måneder.

6. Ændringer i administrationen af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet

På baggrund af en møderække med repræsentanter for transportbranchen, Rigsadvokaten og Rigspolitiet besluttede Justitsministeriet i efteråret 2006 at gennemføre visse lempelser i tiltalepraksis vedrørende overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid samt kontrolapparatet. Justitsministeriet har i den anledning udsendt en cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet. Lempelserne finder anvendelse på sager, som ikke var endeligt afgjort på tidspunktet for udsendelse af cirkulæreskrivelsen. Af cirkulæreskrivelsen af 31. oktober 2006 fremgår følgende:

”Lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.) indebar blandt andet en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og reglerne om kontrolapparatet.

Med loven blev bødeniveauet skærpet væsentligt, ligesom der blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten.

Transportbranchen har efterfølgende på en række møder med repræsentanter for Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitichefen rejst en række spørgsmål vedrørende anvendelsen af reglerne.

På denne baggrund har Justitsministeriet efter drøftelse med Rigsadvokaten og Rigspolitichefen besluttet at gennemføre nedenstående ændringer i tiltalepraksis vedrørende overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid samt kontrolapparatet.

Ændringerne nødvendiggør ikke ændring af bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport som ændret ved bekendtgørelse nr. 346 af 20. april 2006.

Ændringerne finder anvendelse på sager, som endnu ikke er endeligt afgjort. Sager, der er pådømt i byretten før cirkulæreskrivelsens udsendelse, og som pådømmes i landsretten efter cirkulæreskrivelsens udsendelse, skal endeligt afgøres efter retningslinierne i denne cirkulæreskrivelse.

1. Det analoge kontrolapparat kan åbnes under forudsætning af, at åbningen sker med henblik på egenkontrol, og at køretøjet holder stille under åbningen. Der må maksimalt ske 6 åbninger pr. daglig arbejdsperiode, og åbningerne må hver have en varighed af maksimalt 1 minut. Hvis disse betingelser er opfyldt, anses åbning af kontrolapparatet ikke som unødigt åbning i strid med artikel 13, jf. artikel 15, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen).
2. Der udmåles kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed, hvis føreren overtræder bestemmelsen i kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 7, litra a, punkt i, om, at føreren skal kunne forevise diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage (efter den 1. januar 2008 de forudgående 28 dage). Udmåling af blot én bøde til henholdsvis fører og virksomhed i disse tilfælde forudsætter, at virksomhed eller fører efterfølgende (inden for en af politiet fastsat frist) indsender de manglende diagramark til politiet til kontrol. I modsat fald udmåles der i overensstemmelse med den indtil nu gældende praksis en bøde til henholdsvis føreren og virksomheden for hvert manglende diagramark.

3. Uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på det enkelte ark udmåles der kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hvert diagramark, der ved kontrol konstateres fejlagtigt eller mangelfuldt udfyldt. Der rejses således kun sigtelse eller tiltale for én overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5, for hvert diagramark, der kontrolleres.

4. Der rejses ikke sigtelse eller tiltale mod førere, der under henvisning til den såkaldte ”færge-regel” i artikel 9 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport med senere ændring (køre- og hviletidsforordningen) foretager to af de af færgereglen omfattede afbrydelser af det daglige hvil, jf. forordningens artikel 8, stk. 1, af sammenlagt højst en times varighed, hvis de øvrige betingelser i bestemmelsen er opfyldt, og der afholdes et 11 timers hvil i forbindelse med færgeoverfarten eller togtransporten. Det bemærkes, at ovennævnte anvendelse af færgereglen er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (den nye køre- og hviletidsforordning), der træder i kraft den 11. april 2007, jf. forordningens artikel 29.

5. Der rejses ikke sigtelse eller tiltale for overtrædelse af artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen i tilfælde, hvor der ikke anvendes diagramark under et lovligt dagligt hvil, der afholdes i køretøjet.”

Justitsministeriet har endvidere ved cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet gennemført en række lempelser af sanktionerne i relation til køre- og hviletidsforordningens artikel 7 (køretid uden pauser) og artikel 6 og 8 (daglig køretid og daglig hviletid). Cirkulæreskrivelsen trådte i kraft den 11. april 2007 og finder anvendelse på sager, som denne dato endnu ikke er endeligt afgjort. Sager, der er pådømt i byretten før denne dato, og som pådømmes i landsretten denne dato eller senere, skal påstås afgjort efter retningslinjerne i cirkulæreskrivelsen, dog bortset fra cirkulærets punkt 3 vedrørende indførelse af en ”pausebøde”, der finder anvendelse på tilfælde, hvor gerningstidspunktet ligger efter ikrafttrædelsestidspunktet. Af cirkulæreskrivelsen af 30. marts 2007 fremgår følgende om de administrative lempelser :

”Justitsministeriet udsendte den 31. oktober 2006 en cirkulæreskrivelse om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet. Cirkulæreskrivelsen gennemførte med virkning fra samme dato 5 konkrete ændringer af tiltalepraksis på området.

På et møde den 22. november 2006 opfordrede justitsministeren endvidere repræsentanter fra transportbranchen til at indsende eventuelle konkrete eksempler på sager, der efter branchens opfattelse illustrerer, at sanktionerne på køre- og hviletidsområdet fortsat er for strenge.

Justitsministeriet har efterfølgende modtaget en række konkrete sager om sanktioner på køre- og hviletidsområdet fra branchen, ligesom branchen på et møde i Justitsministeriet den 19. december 2006 har afleveret konkrete forslag til lempelser af sanktionssystemet.

På baggrund af det indsendte materiale og efter drøftelser med Rigsadvokaten og Rigspolitiet har Justitsministeriet besluttet at gennemføre nedenstående ændringer af administrativ praksis vedrørende sanktionerne i forbindelse med overtrædelser af reglerne om pause og daglig hviletid.

Ændringerne træder i kraft den 11. april 2007 og finder anvendelse på sager, som denne dato endnu ikke er endeligt afgjort. Sager, der er pådømt i byretten før denne dato, og som pådømmes i landsretten denne dato eller senere, skal påstås afgjort efter retningslinjerne i denne cirkulæreskrivelse. Punkt 3 vedrørende den nye pausebøde finder dog kun anvendelse i tilfælde, hvor gerningstidspunktet ligger efter ikrafttrædelsestidspunktet.

Ændringerne træder dermed i kraft samme dato som den nye køre- og hviletidsforordning (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85).

Opmærksomheden henledes i den forbindelse på, at de nedenfor beskrevne ændringer tager udgangspunkt i reglerne i den nye køre- og hviletidsforordning. Efter forordningens artikel 7 skal der efter en køreperiode på 4½ time afholdes en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre der påbegyndes en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

Det bemærkes, at Justitsministeriet som følge af den nye køre- og hviletidsforordning snarest vil udstede en bekendtgørelse, som den 11. april 2007 erstatter bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, som ændret ved bekendtgørelse nr. 346 af 20. april 2006.

1. For så vidt angår overtrædelser af reglerne om pause erstattes tolerancegrænsen på 5 pct. med en tolerancegrænse på 5 minutter for hver enkelt pause. Den nye tolerancegrænse indebærer, at der ved en foreskrevet pause på 45 eller 15 + 30 minutter, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 7, kun udløses en sanktion, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 40, 10 eller 25 minutter.

2. Der sker kun kumulation af køretiden (sammenlægning af den køretid, som ligger på hver side af en utilstrækkelig pause) ved overskridelse af reglerne om pause med mere end 5 minutter (den nye tolerancegrænse, jf. punkt 1), hvis pausen i kraft af overtrædelserne bliver mere end 1/3 for kort. Det vil sige, at der ved en foreskrevet pause på 45 eller 15 + 30 minutter, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 7, kun skal ske kumulation af køretiden, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 30, 10 eller 20 minutter.

Ved afgørelsen af, om den kumulerede køretid er så lang, at det udløser en sanktion, skal der som hidtil anvendes en tolerancegrænse på 5 pct. Dette indebærer, at der kun sanktioneres, hvis den kumulerede køretid er 4 timer og 44 minutter eller mere.

3. Der udløses en pausebøde på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til virksomheden i de tilfælde, hvor pausen har været mere end 5 minutter for kort, men ikke mere end 1/3 for kort.

4. For så vidt angår overtrædelser af reglerne om daglig hviletid, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 8, indføres en "1 times-regel", som indebærer, at der ved for kort hvil sker kumulation af køretiden (sammenlægning af den daglige køretid, som ligger på hver side af et utilstrækkeligt hvil), hvis hvilet er mere end 1 time for kort.

I forbindelse med daglig hviletid og daglig køretid skal der som hidtil anvendes en tolerancegrænse på 5 pct. Dette indebærer, at der kun sanktioneres for utilstrækkelig dagligt hvil, hvis et regulært hvil (11 timers hvil) har været på 10 timer og 27 minutter eller mindre, eller et reduceret dagligt hvil (9 timers hvil) har været på 8 timer og 33 minutter eller mindre. Vedrørende køretiden sanktioneres der kun, hvis den daglige køretid er 10 timer og 30 minutter eller mere... ”

Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselsager (som rettet april 2007) indeholder i afsnittet om færdselslovens kapitel 13 a en nærmere gennemgang af de ved cirkulæreskrivelsen af 30. marts 2007 gennemførte lempelser.