



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 26. februar 2009  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsbeh: Andreas Emil Chri-  
stensen  
Sagsnr.: 2009-156-0160  
Dok.: AEC40225

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 16 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87), som Folketingets Retsudvalg har stillet justitsministeren den 9. februar 2009.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Brian Mikkelsen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Spørgsmål nr. 16 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87):**

”Mener ministeren, at det er muligt at opdele overtrædelser i forhold til erhvervskortet i større og mindre overtrædelser, således at det er muligt at skelne mellem dem?”

**Svar:**

Som det fremgår af afsnit 3.1.1.1. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, blev bødeniveauet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet skærpet væsentligt ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven, ligesom der blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten.

Med lovændringen blev der indført et gradueret bødesystem for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, så der for førerens vedkommende fastsættes en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent. Samtidig straffes arbejdsgiveren med en bøde på det dobbelte, dvs. 200 kr. for hver procent.

Der blev dog samtidig indført en generel tolerancegrænse på 5 procent, så der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen er på 5 procent eller mere. Tolerancegrænsen er siden blevet øget administrativt for så vidt angår pauser, så der kun rejses tiltale, hvis pausen er mere end 5 minutter for kort.

Som det ligeledes fremgår af afsnit 3.1.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger, indebærer lovændringen, at førerretten i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, frakendes betinget, hvis føreren har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 pct.

Sanktionerne for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen gradueres således i medfør af det gældende sanktionssystem efter overtrædernes grovhed.

Hvad angår overtrædelser af kontrolapparatforordningen, indebærer lovændringen i 2005, at der fastsættes en bøde på 3.000 kr. for førerens vedkommende og en bøde på 6.000 kr. til arbejdsgiveren for hver enkelt overtrædelse.

Hvis en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet utvivlsomt er udtryk for sjudk/en forglemmelse og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiet kontrol, kan der imidlertid tages hensyn hertil ved fastsættelsen af bøden for den pågældende overtrædelse, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, og afsnit 3.1.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslag nr. L 87 indebærer desuden, at betinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet under lignende omstændigheder fremover skal kunne undlades, selv om der foreligger seks overtrædelser inden for tre år, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Herudover finder Justitsministeriet ikke grundlag for at sondre mellem de forskellige former for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet. Som det fremgår af afsnit 3.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger, blev det allerede i forbindelse med lovændringen i 2005 overvejet at opdele disse overtrædelser med henblik på at lade sanktionerne variere efter overtrædelsestype. Justitsministeriet fandt – og finder – imidlertid ikke grundlag for at foreslå en sådan ordning, idet alle overtrædelser af de formelle regler om kontrolapparatet principielt kan medvirke til at hindre kontrollen med overholdelsen af de materielle regler om køre- og hviletid.