



JUSTITISMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 17. august 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2010-84-0733  
Dok.: AEC40986

**Notat til Folketingets Europaudvalg,  
Folketingets Retsudvalg og Folketingets Trafikudvalg  
om  
afgivelse af indlæg i EU-Domstolens præjudicielle sag C-210/10,  
Urbán**

## **1. Indledning**

I forbindelse med behandlingen af en sag anlagt af en ungarsk lastbilchauffør, som ønsker en administrativ bødef afgørelse annulleret, har Hajdú-Bihar Megyei Biróság (Debrecen, Ungarn) forelagt EU-Domstolen fire præjudicielle spørgsmål.

De præjudicielle spørgsmål drejer sig om, hvorvidt det er i strid med EU-rettens proportionalitetsprincip at have et sanktionssystem, hvorefter der udmåles ensartede bøder for overtrædelse af reglerne i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen) uanset overtrædelsestype.

## **2. Sagens faktiske omstændigheder og baggrund**

Márton Urbán (herefter appellanten) blev den 25. marts 2009 pålagt en administrativ bøde på 100.000 HUF af de ungarske toldmyndigheder (svarende til ca. 2.600 DKK) for overtrædelse af kontrolapparatforordningen ved ikke at have angivet kilometertællerens stand for ankomsttidspunktet på sit diagramark for den 4. marts 2009. Afgørelsen blev den 12. maj 2009 stadfæstet ved en administrativ appelinstant, som i den forbindelse henviste til et regeringsdekret, hvorefter en bøde for overtrædelse af kontrolapparatforordningen efter ungarsk ret beløber sig til 100.000 HUF, hvilket ikke kan ændres af toldmyndigheden.

Appellanten har herefter anlagt sag mod appelinstanten med påstand om

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)

retlig prøvelse og annullation af afgørelsen af 12. maj 2009. Appellanten har i den forbindelse anført, at den manglende angivelse på diagramarket ikke indebar misbrug, for så vidt som oplysningen om kilometertællerens stand for ankomsttidspunktet den 4. marts 2009 fremgik af kørselsbladet. Appellanten har gjort gældende, at det er uretfærdigt, hvis bøder for overtrædelse af kontrolapparatforordningen udmåles efter ensartede takster, uanset om de manglende oplysninger på diagramarket kan tilvejebringes på anden måde, eller diagramarkene bevidst er udfyldt ufyldstgørende.

### **3. Den danske interesse i sagen**

De præjudicielle spørgsmål nr. 1 og 2 har principiel betydning for Danmark, fordi det ved fastsættelse af straffen for overtrædelse af kontrolapparatforordningen også efter dansk ret er udgangspunktet, at der ikke differentieres efter overtrædelsestype. Som altovervejende hovedregel skal straffen for føreren således fastsættes til en bøde på 3.000 DKK for hver enkelt overtrædelse uanset overtrædelsestype.

### **4. Den danske regerings synspunkter i sagen**

Indledningsvis bemærkes, at reglerne på køre- og hviletidsområdet findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 (køre- og hviletidsforordningen) og i Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 (kontrolapparatforordningen). Reglerne gælder – med visse undtagelser – for godstransport med lastbil og personbefordring med bus.

Køre- og hviletidsforordningen indeholder bl.a. bestemmelser om den maksimale køretid pr. dag, pr. uge og pr. 14 dages-periode og om, hvornår og hvor længe chaufføren skal kunne hvile.

Kontrolapparatforordningen indeholder regler om installation og anvendelse af kontrolapparater i køretøjer, der er omfattet af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. Formålet med kontrolapparatet er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes. Det er således ikke praktisk muligt at sikre og kontrollere, at chaufførerne holder de påkrævede pauser og hvil og respekterer kravene til den maksimale køretid, hvis chaufførernes kørselsforløb ikke registreres i overensstemmelse med reglerne om kontrolapparatet. Kontrolapparatforordningen indebærer derfor en række for-

pligtelser for chaufføren med hensyn til betjening af kontrolapparatets indstillingsknapper samt anvendelse af diagramark og førerkort, herunder regler om udfyldning af diagramarket med oplysninger om bl.a. chaufførens navn, tidspunkt og sted for begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse, kilometertællerens stand mv.

Af artikel 19 i køre- og hviletidsforordningen følger bl.a., at medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

Efter dansk ret straffes førerens overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. §§ 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, som ændret ved bekendtgørelse nr. 975 af 16. juli 2007 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen). Det fremgår af bemærkningerne til færdselsloven (lovforslaget til lov nr. 557 af 24. juni 2005), at straffen for føreren ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen som altovervejende hovedregel skal udmåles til en bøde på 3.000 DKK for hver enkelt overtrædelse.

I forbindelse med fastsættelse af de danske sanktioner har det flere gange været overvejet, om det er muligt at kategorisere overtrædelserne af kontrolapparatforordningen i forskellige overtrædelsestyper med henblik på en opdeling i de mere undskyldelige overtrædelser og de overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

Det er imidlertid den danske regerings opfattelse, at en sådan generel sondring mellem undskyldelige og bevidste overtrædelser vil være uhenigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis – ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Dertil kommer, at politiets mulighed for at kontrollere et kørselsforløb afhænger 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 undlader at påføre oplysninger på dette, f.eks. sit navn, vil diagramarket efter kørslen kunne påføres et andet navn.

Alle overtrædelser af kontrolapparatforordningen kan således principielt være medvirkende til at hindre kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne, og på denne baggrund finder regeringen, at et sanktionssystem, der ikke generelt kategoriserer bestemte typer af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet som mindre strafværdige end andre, er foreneligt med både proportionalitetsbetingelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 19 og det almindelige EU-retlige proportionalitetsprincip.

Sammenfattende er det derfor regeringens opfattelse, at EU-retten ikke er til hinder for et sanktionssystem, hvorefter der udmåles ensartede bøder for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen uanset overtrædelsestype. Regeringen har på denne baggrund truffet beslutning om at afgive dansk indlæg i sagen.