



JUSTITIS MINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 14. november 2012
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Katarina Lundh
Sagsnr.: 2012-801-0006
Dok.: 550329

Udkast

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som ændret senest ved lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 59 a, stk. 2, og § 124 h, stk. 1-3, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«.

2. I § 118, stk. 7, indsættes som 3. pkt.:

»Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort som nævnt i 2. pkt. skal det indgå som en skærpene omstændighed, hvis overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.«

3. I § 124 a foretages følgende ændringer: I stk. 1, 1. pkt., ændres »580 kr.« til: »600 kr.«. I stk. 1, 2. pkt., ændres »580 kr. for hver« til: »600 kr. for den første og 580 kr. for den anden«. I stk. 2, ændres »260 kr.« til: »280 kr.«. I stk. 3, 1. pkt., ændres »870 kr.« til: »890 kr.«.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

4. I § 124 c foretages følgende ændringer: I *stk. 1, nr. 1, 2, 5 og 6* ændres »260 kr.« til: »280 kr.«. I *stk. 1, nr. 3*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«. I *stk. 1, nr. 4*, ændres »135 kr.« til: »155 kr.«. I *stk. 2*, ændres »150 kr.« til: »170 kr.«. I *stk. 3*, ændres »30 kr.« til: »50 kr.«. I *stk. 5*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«.

5. I § 124 d foretages følgende ændringer. I *stk. 1, 4 og 7-10* ændres »100 kr.« til: »120 kr.«. I *stk. 2*, ændres »420 kr.« til: »440 kr.«. I *stk. 5 og 6*, ændres »225 kr.« til: »245 kr.«.

6. § 124 d affattes således:

»§ 124 d. For afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, betales 120 kr.

Stk. 2. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert og bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil, jf. § 63, stk. 2, 1. pkt., betales 440 kr.

Stk. 3. For afholdelse af teoriprøve eller praktisk prøve til lille knallert for personer under 18 år ud over første prøve, jf. stk. 2, betales 200 kr.

Stk. 4. For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. § 129, stk. 3, betales 120 kr.

Stk. 5. For afholdelse af køreprøve til stor knallert betales 245 kr.

Stk. 6. For kontrollerende køreprøve til stor knallert betales 245 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60 a, stk. 1, § 60 b eller § 60 c.

Stk. 7. For ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert betales 120 kr.

Stk. 8. For udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert betales 120 kr.

Stk. 9. For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet betales 120 kr.

Stk. 10. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der har ret til at føre lille knallert, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 60 d, betales 120 kr.

Stk. 11. De i stk. 1-10 nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med ti delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.«

7. I § 124 *e* foretages følgende ændringer: I *stk. 1, 1.pkt.*, ændres »320 kr. for hver« til: »340 kr. for den første og 320 kr. for hver efterfølgende«. I *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »440 kr.« til: »460 kr.«. I *stk. 3*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«.

8. § 126, *stk. 1, nr. 7*, affattes således:

»7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, *stk. 1, nr. 1-9*, eller *stk. 2* eller *3*, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, *stk. 1, nr. 6*, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb, og således at frakendelse kun sker ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 125, *stk. 1, nr. 7*, alene. I særligt grove tilfælde kan frakendelse dog ske ubetinget, selv om forholdene alene er omfattet af § 125, *stk. 1, nr. 7*.«

§ 2

I lov nr. 565 af 18. juni 2012 om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Aldersgrænsen for førere af lille knallert) foretages følgende ændringer:

1. § 1, *nr. 9*, ophæves.

2. I § 6, *stk. 2*, ændres »lovens § 1, nr. 9 og 12« til: »lovens § 1, nr. 12«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog *stk. 2*.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 6.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund
2. Ændring af sanktionerne for overtrædelser af kontrolapparatforordningen
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.1.1. Køre- og hviletidsreglerne
 - 2.1.2. Sanktionerne på køre- og hviletidsområdet
 - 2.1.2.1. Generelt om sanktionssystemet
 - 2.1.2.2. Bødesystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet
 - 2.1.2.3. Frakendelsessystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet
 - 2.1.2.4. Administrative lempelser
 - 2.1.3. Kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne
 - 2.2. EU-Domstolens afgørelse i sag C-210/10, Urbán
 - 2.3. Oplæg fra transportbranchen til lempelse af frakendelsessystemet
 - 2.4. Justitsministeriets overvejelser
 - 2.4.1. Ændringer i bødesystemet
 - 2.4.2. Ændringer i frakendelsessystemet
 - 2.4.2.1. Overvejelser om indførelse af gradueret frakendelsessystem
 - 2.4.2.2. Lempelse af reglerne om ubetinget førerretsfrakendelse
 - 2.5. Den fremtidige kontrolindsats
3. Forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv)
 - 3.3. Justitsministeriets overvejelser
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer mv.
10. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

Formålet med lovforslaget er for det første at indføre et differentieret sanktionssystem for overtrædelser af reglerne om det såkaldte kontrolapparat inden for vejtransport i lyset af EU-Domstolens dom af 9. februar 2012 i sag C-210/10 (Urbán). Den foreslåede ændring af sanktionssystemet indebærer, at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelser om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort i højere grad end i dag skal tages hensyn til overtrædelsens grovhed.

Formålet med lovforslaget er for det andet at lempe frakendelsessystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, således at der fremover som udgangspunkt ikke udmåles en ubetinget – men kun en betinget – førerretsfrakendelse i tilfælde, hvor der alene foreligger overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet til samtidig pådømmelse. Forslaget imødekommer på dette punkt et ønske fra repræsentanter for transportbranchen.

For det tredje er formålet med lovforslaget at hæve gebyrerne for udstedelse af kørekort, idet der som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv) fra den 19. januar 2013 stilles en række nye sikkerhedsmæssige krav til udformningen af de fysiske kørekort, som medlemsstaterne udsteder. Ved samme lejlighed gennemføres generelt en styrkelse af sikkerhedsniveauet i danske kørekort. Produktionsomkostningerne for de nye danske kørekort bliver på den baggrund højere end for de eksisterende kørekort. Med lovforslaget hæves de berørte gebyrer med et beløb, der dækker disse meromkostninger.

2. Ændring af sanktionerne for overtrædelser af kontrolapparatforordningen

2.1. Gældende ret

2.1.1. Køre- og hviletidsreglerne

Reglerne på køre- og hviletidsområdet findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006/EF af 15. marts 2006 (køre- og hviletidsforordningen), Rådets forordning nr. 3821/85/EØF af 20. december 1985 med senere ændringer (kontrolapparatforordningen) og FN's europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).

Køre- og hviletidsforordningen gælder – med visse undtagelser – for gods-transport med lastbil og personbefordring med bus og indeholder navnlig regler om, hvor længe en chauffør maksimalt må køre, og hvornår og hvor længe chaufføren skal hvile.

Reglerne indebærer bl.a., at den daglige køretid ikke må overstige 10 timer, og at chaufføren efter højst 4½ times kørsel skal holde en pause på mindst 45 minutter, som dog kan opdeles, så der først afholdes en pause på mindst 15 minutter og siden en pause på mindst 30 minutter. Endvidere skal chaufføren inden for hver 24 timers periode have et uafbrudt hvil på mindst 9 timer.

Køre- og hviletidsreglerne suppleres af reglerne i kontrolapparatforordningen. Forordningen 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.

Der anvendes to typer af kontrolapparater – det analoge kontrolapparat og det digitale kontrolapparat. I det analoge kontrolapparat, som har været anvendt siden 1985 og fortsat anvendes i ældre køretøjer, registreres førerens køre- og hviletid på et diagramark. I det digitale kontrolapparat, som blev indført for køretøjer, der er indregistreret efter den 1. maj 2006, sker registreringen dels i selve kontrolapparatet, dels på et førerkort.

Kontrolapparatforordningen indeholder i kapitel IV (artikel 13-16) bestemmelser om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort. Disse regler indebærer bl.a. en række forpligtelser for chaufføren med hensyn til betjening af kontrolapparatet 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.

Desuden indeholder FN's europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR-overenskomsten) regler om køre- og hviletid og kontrolapparatet, som i det væsentligste svarer til reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Det er i EU-reglerne nærmere præciseret, hvornår AETR-overenskomsten finder anvendelse i stedet for EU-reglerne, jf. kø-

re- og hviletidsforordningens artikel 2 og kontrolapparatforordningens artikel 3.

I tilknytning til køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen er der i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 (standardkontroldirektivet) fastsat regler om medlemsstaternes kontrol på området.

I bilag III til standardkontroldirektivet er der opstillet en (foreløbig) liste over overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Det fremgår af direktivet, at Kommissionen med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen kan tilpasse bilag III for dermed at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er.

Kommissionen har på den baggrund udstedt direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009, hvorved bilag III i standardkontroldirektivet er erstattet af en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen inddelt i tre kategorier: meget alvorlige overtrædelser, alvorlige overtrædelser og mindre overtrædelser. Kommissionens direktiv er optrykt som bilag 2 til lovforslaget.

I Kommissionens direktiv er hovedparten af overtrædelserne af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 om brugen af kontrolapparatet, diagrammark og fartskriverskort kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser (31), hvorimod et mindre antal overtrædelser er kategoriseret som alvorlige overtrædelser (8) eller mindre overtrædelser (9).

Inddelingen for så vidt angår overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen er i Kommissionens direktiv baseret på den tidsmæssige overskridelse af de enkelte regler.

2.1.2. Sanktionerne på køre- og hviletidsområdet

2.1.2.1. Generelt om sanktionssystemet

Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1, 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 overtræ-

delsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Desuden følger det af artikel 19, stk. 4, bl.a., at medlemsstaterne skal sikre, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 7, kan der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, 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 færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. §§ 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

I køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 12 er det fastsat, hvilke bestemmelser i kontrolapparatforordningen der er strafsanktioneret. Blandt de bestemmelser, der er strafsanktioneret, er reglerne i forordningens kap. IV (artikel 13-16) om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort, som nærmere vedrører:

- kontrolapparatets og førerkortets funktion og korrekte anvendelse, (artikel 13),
- udlevering af diagramark og opbevaring af disse samt – hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat – opbevaring af udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, eller at udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol (artikel 14, stk. 1 og 2)
- personalets brug af kontrolapparat og diagramark samt – hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat – af førerkort og udskrifter (artikel 14, stk. 4, litra a, 3. afsnit, 2. og 3. pkt., og artikel 15)
- reparation af kontrolapparat ved driftsforstyrrelser (artikel 16, stk. 1) og
- notering af oplysninger om tidsgrupperne ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af kontrolapparatet og udskrift af oplysninger om tidsgrupperne fra kontrolapparatet, hvis førerkortet bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt (artikel 16, stk. 2).

I køre- og hviletidsbekendtgørelsen er fastsat en række bestemmelser om brugen af kontrolapparater mv., jf. §§ 4-9, der supplerer kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2, om anvendelse af diagramark og førerkort. Køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 6 og 8 omhandler transportvirksomhedens forpligtelser i forbindelse med anvendelse af det digitale kontrolapparat, mens § 9 vedrører førerens forpligtelser over for transportvirksomheden.

Overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. bekendtgørelsens § 12, stk. 2.

Endelig følger det af færdselslovens § 118, stk. 8, at der for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i lovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 86 a, kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom, jf. § 118, stk. 8. Der kan desuden pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. færdselslovens § 118, stk. 9.

2.1.2.2. Bødesystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven blev bødeniveauet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet skærpet væsentligt. Der blev desuden indført hjemmel til frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne, jf. pkt. 2.1.2.3 nedenfor.

Baggrunden for skærpelsen af sanktionerne var bl.a., at politiets kontroller viste, at reglerne blev overtrådt i betydeligt omfang, og at de dagældende sanktioner måtte anses for beskedne i forhold til sanktioner på andre områder, hvor overtrædelse af færdselsloven kunne medføre fare for færdselsikkerheden. For så vidt angår overtrædelse af regler i kontrolapparatforordningen blev der særligt henvist til, at overholdelsen af reglerne om kontrolapparatet er af afgørende betydning for mulighederne for at gennemføre kontrol med overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Indtil 2005-lovændringen var bødestørrelsen for overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen i alle tilfælde 500 kr. for føreren og 1.000 kr. for arbejdsgiveren.

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 administrativt blevet øget for så vidt angår pauser, så der kun rejses tiltale, hvis pausen er mere end 5 minutter for kort, jf. pkt. 2.1.2.4 nedenfor.

Lovændringen indebar endvidere, at hvis en pause eller et hvil er mere end 5 procent for kort, beregnes den samlede køretid, som om der ikke er holdt en pause/et hvil, idet køretiden på hver side af den utilstrækkelige pause/det utilstrækkelige hvil lægges sammen (også kaldet kumulation af køretid). Denne ordning er siden administrativt blevet lempet, så der kun sker kumulation af køretiden, hvis en pause er mere end 1/3 for kort, og et hvil er mindre end 7 timer, jf. pkt. 2.1.2.4 nedenfor.

For overtrædelser af kontrolapparatforordningen indebar 2005-lovændringen, at der fastsættes en bøde på 3.000 kr. til føreren og en bøde på 6.000 kr. til arbejdsgiveren for hver enkelt overtrædelse. Der er dog siden administrativt indført visse undtagelser hertil, jf. pkt. 2.1.2.4 nedenfor.

Den konkrete strafudmåling hører (i sidste ende) under domstolene. Både for så vidt angår overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen er domstolene således ikke afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning. Endvidere ændrede indførelsen af de nævnte bødetakster ikke ved den praksis, hvorefter bøder nedsættes for personer med særlig lav indtægt, jf. herved færdselslovens § 118 a, stk. 1.

2.1.2.3. Frakendelsessystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet

Ved ovennævnte lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven blev der endvidere indført hjemmel i færdselsloven til fraken-

delse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Formålet med indførelse af en frakendelsesordning for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen var bl.a. at give føreren et yderligere incitament til at undgå de overskridelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden, idet de alvorligste overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen – ud over en betydelig bøde – medfører en betinget frakendelse af førerretten.

Lovændringen indebar, at førerretten frakendes betinget, hvis føreren har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 procent, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6 (dagældende § 125, stk. 1, nr. 5). Lovændringen indebar endvidere, at førerretten frakendes ubetinget, hvis føreren flere gange har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 procent, og overtrædelserne er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb, jf. § 126, stk. 1, nr. 7 (dagældende § 126, stk. 1, nr. 5). Førerretten frakendes ligeledes ubetinget, hvis føreren én gang har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 procent og desuden har gjort sig skyldig i en eller flere andre færdselslovsovertrædelser, som i sig selv ville medføre en betinget frakendelse af førerretten.

Ved 2005-lovændringen blev der ligeledes indført hjemmel til frakendelse af førerretten ved overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Baggrunden herfor var, at overholdelse af reglerne om kontrolapparatet er af afgørende betydning for mulighederne for at gennemføre kontrol med overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. 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.

Lovændringen indebar, at førerretten skulle frakendes betinget, hvis føreren tre gange inden for tre år havde overtrådt reglerne om kontrolapparatet, jf. den tidligere gældende § 125, stk. 1, nr. 7 (dagældende § 125, stk. 1, nr. 6). Lovændringen havde endvidere den konsekvens, at førerretten skulle frakendes ubetinget, hvis føreren seks gange inden for tre år havde overtrådt reglerne om kontrolapparatet, jf. den tidligere gældende § 126, stk. 1, nr. 7 (dagældende § 126, stk. 1, nr. 5). Førerretten skulle ligeledes frakendes ubetinget, hvis føreren tre gange inden for tre år havde overtrådt reglerne om kontrolapparatet og desuden gjort sig skyldig i en eller flere an-

dre færdselslovsovertrædelser, som i sig selv ville medføre en betinget frakendelse af førerretten.

Reglerne om førerretsfrakendelse ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet blev lempet ved lov nr. 347 af 6. maj 2009 om ændring af færdselsloven.

Som baggrund for lempelsen blev det i bemærkningerne til lovændringen (jf. lovforslag nr. L 87, Folketingssamlingen 2008-2009) anført, at den daværende ordning, hvorefter tre overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet på tre år kunne føre til betinget førerretsfrakendelse, var streng og kunne føre til resultater, som forekom urimelige. Hertil kom, at risikoen for at miste kørekortet på grund af formelle fejl blev oplevet som en stor psykisk belastning for chaufførerne. Uanset at der i praksis kun i få tilfælde skete frakendelse af førerretten for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, burde ordningen derfor lempes.

Lovændringen i 2009 indebar, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet først medfører betinget frakendelse, når der er begået seks – frem for tre – overtrædelser inden for tre år, jf. § 125, stk. 1, nr. 7. Lovændringen havde endvidere den konsekvens, at førerretten først skal frakendes ubetinget, hvis føreren 12 eller flere gange inden for tre år har overtrådt reglerne om kontrolapparatet, jf. § 126, stk. 1, nr. 7.

Samtidig blev der indført udtrykkelig hjemmel til under særligt formildende omstændigheder at undlade betinget frakendelse af førerretten, selv om der foreligger seks overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet inden for tre år, jf. § 125, stk. 4.

Med lovændringen blev der desuden indført hjemmel til at frakende førerretten ubetinget, hvis føreren har ført køretøjet, selv om føreren vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser (manipulation med kontrolapparatet), jf. § 126, stk. 1, nr. 4.

2.1.2.4. Administrative lempelser

På baggrund af drøftelser med transportbranchen har Justitsministeriet efter nærmere drøftelser med Rigsadvokaten og Rigspolitiet ad tre omgange lempet sanktionerne indført med 2005-lovændringen, jf. cirkulæreskrivelse

af 31. oktober 2006, cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 og cirkulæreskrivelse af 15. november 2011. Lempelserne indebærer navnlig følgende:

- a. Der udmåles kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed (arbejdsgiver), hvis føreren ved vejkontrol ikke som foreskrevet kan forevise køreskiverne for den pågældende uge og de forudgående 28 dage (frem for en bøde pr. manglende køreskive). Udmåling af blot én bøde til henholdsvis fører og virksomhed i disse tilfælde forudsætter dog, at virksomhed eller fører efterfølgende indsender køreskiverne inden for en frist, der fastsættes af politiet.
- b. Uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på den enkelte køreskive udmåles der kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hver skive, der er forkert eller mangelfuldt udfyldt (frem for en bøde for hver enkelt udfyldningsfejl, der konstateres).
- c. Tolerancegrænsen for så vidt angår overtrædelse af reglerne om pauser er blevet udvidet fra 5 procent af den foreskrevne pause til 5 minutter for hver enkelt pause. Ved en foreskreven pause på 45 minutter eller 15 + 30 minutter udløses der således kun en sanktion, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 40, 10 eller 25 minutter (mod førhen henholdsvis 42 minutter, 14 minutter eller 28 minutter).
- d. I stedet for kumulation af køretiden på hver side af en utilstrækkelig pause udløses alene en pausebøde på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til virksomheden, hvis pausen ikke er mere end 1/3 for kort. Hvis pausen er mere end 1/3 for kort, kumuleres køretiden på hver side af pausen som hidtil. Ved en foreskreven pause på 45 minutter eller 15 + 30 minutter sker der således kumulation af køretiden, hvis pausen har været kortere end henholdsvis 30, 10 eller 20 minutter.
- e. Endelig skal der i tilfælde af overtrædelser af reglerne om daglig hviletid kun ske kumulation af køretiden på hver side af det utilstrækkelige hvil, hvis hvilet er mindre end 7 timer.

2.1.3. Kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne

Kontrollen med overholdelse af reglerne om køre- og hviletid gennemføres på baggrund af reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 (standardkontroldirektivet).

Standardkontroldirektivet indeholder bl.a. regler om, at der skal gennemføres hensigtsmæssige og regelmæssige kontroller både på vejene og hos transportvirksomhederne. Direktivet fastsætter også regler om vejkontrollernes og virksomhedskontrollernes omfang.

Som det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (jf. L 153, Folketingstidende 2004-2005), er det politiet, der udfører vejkontrol ved kontrol af enkeltkøretøjer under den daglige patruljering og ved større målrettede kontroller af lastbiler og busser, mens virksomhedskontrollen varetages af Rigspolitiet. Ved virksomhedskontrol anmodes et repræsentativt udvalg af virksomheder om at indsende en virksomheds diagramark og datafiler for en nærmere fastsat periode.

Det er endvidere anført i bemærkningerne, at når Rigspolitiet som tilsynsmyndighed udfører virksomhedskontrol i henhold til standardkontroldirektivet, er der tale om en administrativ tilsynsopgave i form af repræsentativ kontrol af førere og virksomheder, hvor en virksomhed anmodes om at indsende diagramark mv. til kontrol uden, at der foreligger mistanke om overtrædelser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 nedenfor om den fremtidige kontrolindsats på køre- og hviletidsområdet, herunder varetagelsen af virksomhedskontrollen.

2.2. EU-Domstolens afgørelse i sag C-210/10, Urbán

EU-Domstolen afsagde den 9. februar 2012 dom i den præjudicielle sag C-210/10, Urbán, som vedrører sanktioner for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen.

EU-Domstolens dom blev afsagt i forbindelse med en konkret ungarsk sag, hvor en chauffør i overensstemmelse med de dagældende ungarske regler administrativt var blevet pålagt en bøde på 100.000 HUF (ca. 2.600 kr.) tilnærmelsesvis svarende til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager i Ungarn, for overtrædelse af kontrolapparatforordnin-

gen ved en nærmere angivet dag ikke at have angivet kilometertællerens stand på ankomsttidspunktet på sit diagramark.

EU-Domstolen var blevet anmodet om at tage stilling til en række præjudicielle spørgsmål, der navnlig drejede sig om, hvorvidt proportionalitetsprincippet er til hinder for at have et sanktionssystem, hvorefter der udmåles ensartede bøder på et fast beløb for alle overtrædelser i reglerne i kontrolapparatforordningens artikel 13-16 uanset disses grovhed, og om, hvorvidt proportionalitetsprincippet er til hinder for en bøde af den størrelse, der var fastsat i ungarsk ret.

EU-Domstolen fastslog for det første, at proportionalitetsprincippet, således som dette kommer til udtryk i køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1 og 4, er til hinder for en sanktionsordning, som pålægger de kompetente myndigheder at udmåle en bøde på et fast beløb for alle overtrædelser af reglerne vedrørende diagramark i kontrolapparatforordningens artikel 13-16, uanset overtrædelsernes grovhed.

Ifølge Domstolen må der ved vurderingen af en overtrædelses grovhed sondres mellem på den ene side overtrædelser, der kan forhindre en effektiv kontrol af førerens arbejdsvilkår og af overholdelsen af færdselssikkerheden, og på den anden side mindre overtrædelser, der ikke er til hinder for en sådan kontrol.

Domstolen fremhævede i den forbindelse, at Kommissionen har vedtaget et direktiv om ændring af bilag III til standardkontroldirektivet, som indeholder ”en fælles ramme” for overtrædelser af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, der inddeles i kategorier efter, hvor alvorlige overtrædelserne er, jf. pkt. 2.1.1 ovenfor. Efter denne kategorisering udgjorde den konkrete overtrædelse af kontrolapparatforordningen en ”mindre overtrædelse”.

Domstolen fastslog for det andet, at der er grænser for, hvor store bøder der kan pålægges i sager vedrørende mindre overtrædelser af kontrolapparatforordningen. En ordning, hvorefter en mindre overtrædelse straffes med en bøde næsten svarende til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager (i Ungarn), var ifølge Domstolen i strid med proportionalitetsprincippet.

2.3. Oplæg fra transportbranchen til lempelse af frakendelsessystemet

I juli 2010 modtog Justitsministeriet et oplæg udarbejdet af DI Transport i samarbejde med repræsentanter for transportbranchen med forslag til ændringer af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet. Spørgsmålet om frakendelse af førerretten er efterfølgende blevet drøftet mellem Justitsministeriet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og brancherepræsentanterne bl.a. på grundlag af et uddybende oplæg fra brancherepræsentanterne om det nuværende frakendelsessystem.

Fra brancherepræsentanternes side er der mere generelt blevet peget på, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet straffes for hårdt efter det nugældende sanktionssystem og med den nuværende tiltalepraksis. Det er i den forbindelse navnlig blevet kritiseret, at overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet i sig selv kan medføre såvel betinget som ubetinget frakendelse af førerretten. Politiet har således i forbindelse med en vejkontrol eller en virksomhedskontrol mulighed for at kontrollere data på kørsler, der ligger tilbage i tiden. Det betyder, at en chauffør risikerer – uden først at blive ”advaret” i form af en betinget frakendelse – at få frakendt førerretten ubetinget, hvis kontrollen viser, at den pågældende chauffør samlet set har fejlbetjent kontrolapparatet minimum 12 gange inden for kontrolperioden.

På den baggrund har transportbranchen bl.a. foreslået, at frakendelse ikke bør ske ved overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

2.4. Justitsministeriets overvejelser

2.4.1. Ændringer i bødesystemet

2.4.1.1. I forbindelse med ovennævnte lovændringer i 2005 og 2009 blev det overvejet at opdele overtrædelserne af kontrolapparatforordningen med henblik på at lade sanktionerne variere efter typen af overtrædelse. Justitsministeriet fandt dog ikke grundlag for at foreslå en sådan ordning, idet alle overtrædelser af de formelle regler om kontrolapparatet principielt kan medvirke til at hindre kontrol af de materielle regler om køre- og hviletid.

Justitsministeriet finder imidlertid, at EU-Domstolens afgørelse i Urbán-sagen gør det nødvendigt at tilpasse bødesystemet for overtrædelser af kontrolapparatforordningens artikel 13-16, således at bøden fremover graderes efter overtrædelsens karakter. Tilsvarende gør sig efter Justitsmini-

steriets opfattelse gældende for så vidt angår overtrædelser af køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9.

2.4.1.2. Det foreslås derfor med lovforslaget, at færdselslovens § 118, stk. 7, ændres, således at det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort skal indgå som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.

Ved vurderingen af, om en overtrædelse er egnet til at forhindre en effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt., skal der – i overensstemmelse med EU-Domstolens afgørelse i Urbán-sagen – navnlig lægges vægt på, hvorvidt en overtrædelse kan forhindre en effektiv kontrol af førerens arbejdsvilkår (dvs. de materielle køre- og hviletidsregler) og af overholdelsen af færdselssikkerheden. Særligt i forhold til overtrædelser af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 forudsættes det med lovforslaget, at der ved vurderingen af overtrædelsens egnethed til at forhindre en effektiv kontrol tages udgangspunkt i den kategorisering af overtrædelserne i tre niveauer, som Kommissionen har foretaget i direktiv 2009/5 optrykt som bilag 2 til lovforslaget, jf. pkt. 2.1.1 ovenfor. Tilsvarende forudsættes det med lovforslaget, at der ved vurderingen af, om en overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsen er egnet til at forhindre en effektiv kontrol, tages udgangspunkt i den af Rigspolitiet foretagne kategorisering af disse overtrædelser i tre niveauer, svarende til principperne i Kommissionens ovennævnte kategorisering, jf. bilag 3.

2.4.1.3. Rigspolitiet har oplyst, at den langt overvejende del af de overtrædelser af kontrolapparatforordningen, som blev konstateret i forbindelse med Rigspolitiets virksomhedskontrol i 2011, falder ind under kategorien ”meget alvorlige overtrædelser” i Kommissionens ovennævnte direktiv. Resten af overtrædelserne falder ind under kategorien ”alvorlige overtrædelser”. Rigspolitiet har desuden oplyst, at den hyppigst forekommende overtrædelse i 2011 vedrører virksomhedens manglende indsendelse af data, jf. kontrolapparatforordningens artikel 14, stk. 2, som udgør en ”meget alvorlig overtrædelse”.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget, at den nuværende bødestørrelse på 3.000 kr. for førerens vedkommende, jf. ovenfor pkt. 2.1.2.2, fremover udgør normalbøden for overtrædelser i den midterste kategori (”alvorlige overtrædelser”). Normalbøden for overtrædelser i henholdsvis

den laveste kategori ("mindre overtrædelser") og den højeste kategori ("meget alvorlige overtrædelser") foreslås gradueret i forhold hertil, således at normalbøden for de mindre overtrædelser udgør 2.000 kr., mens bøden for de meget alvorlige overtrædelser udgør 4.000 kr.

For så vidt angår bøden til arbejdsgiveren fastholdes den nuværende bødestørrelse på 6.000 kr. uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at Urbán-dommen efter Justitsministeriets opfattelse ikke nødvendiggør en ændring af bødestørrelsen for arbejdsgiveren. EU-reglerne på køre- og hviletidsområdet indeholder således ikke krav om, at der skal kunne pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar for førerens overtrædelser. De danske regler herom er således ikke fastsat på baggrund af en EU-retlig forpligtelse. Endvidere har Justitsministeriet lagt vægt på, at det princip om proportionalitet og differentiering ved fastsættelsen af sanktioner til føreren, som kommer til udtryk i EU-Domstolens afgørelse, ikke kan antages at gælde i samme omfang, når der udmåles en bøde til arbejdsgiveren, idet det for arbejdsgiverens vedkommende ikke er et krav, at overtrædelsen kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom.

Arbejdsgiverens bødeansvar følger således af, at arbejdsgiveren helt generel skal sikre, at føreren efterlever alle regler, uanset disses grovhed.

I forlængelse heraf bemærkes, at bøderne på færdselsområdet ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven generelt blev forhøjet som følge af den almindelige prisudvikling. Minimumsbøden blev hævet til 1.000 kr. Lovændringen omfattede imidlertid ikke bøderne for overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet, som således ikke er blevet hævet siden skærpsen i 2005, jf. ovenfor under pkt. 2.1.2.2.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at Urbán-dommen efter Justitsministeriets opfattelse ikke er til hinder for et bødeniveau som foreslået ovenfor. Den (dagældende) ungarske bødetakst, som EU-Domstolen fandt for høj i forhold til de mindst alvorlige overtrædelser, svarede således til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager i Ungarn. Sammenholdt hermed er et bødeniveau som ovennævnte relativt set betydeligt lavere.

2.4.1.4. Det tilføjes, at en konkret vurdering af omstændighederne i en given sag også efter lovforslaget kan føre til en reduktion af de nævnte normalbøder. Det fremgår således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne

om kontrolapparatet skyldes sjustk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil. Rigsadvokaten har tilkendegivet, at man i forbindelse med en kommende revision af meddelelsen vil præcisere, at det i de nævnte tilfælde tillige kan overvejes helt at undlade tiltalerejsning.

Der foreslås endvidere ingen ændring af gældende praksis, hvorefter bøder nedsættes for personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 1.

Hvis lovforslaget vedtages, vil ovennævnte normalbøder blive medtaget i en revision af Rigsadvokatens meddelelse om sanktionspåstande i færdselssager.

Den konkrete strafudmåling hører i sidste ende under domstolene, der således fortsat ikke vil være afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i op- eller nedadgående retning.

Der vurderes ikke på baggrund af Urbán-dommen at være behov for at ændre det gældende sanktionssystem for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, idet der allerede gælder et gradueret sanktionssystem for disse overtrædelser, jf. pkt. 2.1.2.2 og 2.1.2.3 ovenfor.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 118, stk. 7, 3. pkt.).

2.4.2. Ændringer i frakendelsessystemet

2.4.2.1. Overvejelser om indførelse af gradueret frakendelsessystem

I den ovennævnte Urbán-dom fastslog EU-Domstolen, at sanktionerne for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skal differentieres efter overtrædelsens grovhed. Dommen omtaler ikke andre sanktioner end bøder.

Justitsministeriet finder imidlertid, at det princip om proportionalitet og differentiering ved fastsættelsen af sanktioner, som kommer til udtryk i EU-Domstolens afgørelse, også finder anvendelse, hvor sanktionen omfatter frakendelse af førerretten. Det er dog samtidig Justitsministeriets vurdering, at Urbán-dommen herved ikke indebærer, at der skal ske en trinvis inddeling af både bødetakster og frakendelse i forhold til grovheden af de

enkelte overtrædelser, sålænge der indføres et graderet system, der omfatter alle sanktioner, herunder både bøder og frakendelse, under ét.

Justitsministeriet har på den baggrund overvejet, om der også inden for frakendelsessystemet er anledning til at indføre en sondring mellem overtrædelser af kontrolapparatforordningen på baggrund af overtrædelsernes grovhed.

Efter drøftelser med Rigsadvokaten og Rigspolitiet er det imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at det er mest hensigtsmæssigt at fastholde en frakendelsesordning, hvorefter samtlige overtrædelser, som omfattes af tiltalen – uanset grovheden af de enkelte overtrædelser – tæller med, når det skal afgøres, om der skal ske frakendelse. Justitsministeriet har i den forbindelse lagt vægt på, at i de tilfælde, hvor der i dag sker frakendelse som følge af, at føreren har begået flere overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, er tale om forhold, der samlet set er så alvorlige, at der også fremover bør kunne ske frakendelse, uanset grovheden af de enkelte overtrædelser.

Lovforslaget indeholder således ikke forslag om ændringer på dette punkt.

2.4.2.2. Lempelse af reglerne om ubetinget førerretsfrakendelse

Som anført ovenfor under pkt. 2.3 har transportbranchen bl.a. foreslået, at frakendelse ikke bør ske ved overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

Det er imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at overholdelse af reglerne om kontrolapparatet har afgørende betydning for politiets muligheder for at kunne føre kontrol med overholdelsen af de materielle køre- og hviletidsregler. Justitsministeriet finder derfor ikke grundlag for helt at afskaffe adgangen til frakendelse i forhold til fejlbetjening af kontrolapparatet.

Justitsministeriet finder derimod, at det kan overvejes at fjerne muligheden for at idømme en *ubetinget* frakendelse udelukkende som følge af (mindst 12) overtrædelser af kontrolapparatforordningen til samtidig pådømmelse, jf. herved færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, jf. § 125, stk. 1, nr. 7.

Det kan i den forbindelse anføres, at der – som fremhævet af transportbranchen – ved både vejkontrol og virksomhedskontrol kan ske kontrol af forhold, der ligger tilbage i tid, og at den pågældende chauffør derfor ikke

nødvendigvis når at blive ”advaret” i form af en *betinget* frakendelse for de første seks fejlbetjening af kontrolapparatet, før de næste seks forhold sanktioneres. Ved en vejkontrol har politiet således principielt mulighed for at kontrollere en chaufførs kørsler inden for minimum de seneste 28 dage, og ved en virksomhedskontrol har politiet mulighed for at kontrollere kørsler inden for minimum det seneste år. Den bagudrettede kontrol, som kontrolapparatet muliggør, indebærer derfor, at chaufføren på dette område ikke nødvendigvis har mulighed for at rette ind i overensstemmelse med den advarsel, som ligger i en betinget frakendelse.

Rigsadvokaten har i tilknytning hertil oplyst, at der i praksis sjældent sker ubetinget frakendelse af førerretten alene som følge af, at en chauffør (uden mellemliggende betinget frakendelse) har overtrådt reglerne om kontrolapparatet 12 gange. Ifølge Rigsadvokatens oplysninger har politikredsene således skønnet, at der fra 2006 til midten af 2011 alene i ca. 15 tilfælde er sket ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, uden at chaufføren tidligere er frakendt førerretten betinget.

På den baggrund foreslås det, at færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, ændres, således at frakendelse kun sker ubetinget, hvis der er tale om flere forhold til samtidig pådømmelse, der ikke er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7, alene. Det foreslås samtidig, at der dog i særligt grove tilfælde kan ske ubetinget frakendelse for forhold, selv om forholdene alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7.

Ændringen vil i praksis indebære, at en chauffør, der som led i en virksomheds- eller vejkontrol afsløres i 12 eller flere tilfælde af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, alene vil få en betinget frakendelse af førerretten, forudsat at førerretten ikke allerede er frakendt betinget. I dag idømmes en ubetinget frakendelse. Det skal dog fortsat straks kunne udløse en ubetinget frakendelse, hvis en chauffør har begået særligt grove overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet. Sådanne særligt grove overtrædelser vil som udgangspunkt foreligge i tilfælde, hvor der er begået gentagne/systematiske overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, som enten har hindret politiets kontrol med overholdelsen køre- og hviletidsreglerne eller har dækket over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Der vil f.eks. kunne være tale om, at en chauffør i gentagne tilfælde har undladt at anvende førerkort eller diagramark i kontrolapparatet, jf. herved kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2. Det forudsættes, at enkeltstående overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet normalt ikke vil være til-

strækkelige til, at forholdet må anses som særligt groft med den virkning, at førerretten fratages ubetinget.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7).

2.5. Den fremtidige kontrolindsats

Rigspolitiet besluttede tidligere i 2012 at iværksætte et omfattende analysearbejde (Politianalyserne) med henblik på at vurdere mulighederne for at optimere organiseringen af de politimæssige kerneopgaver og tilrettelægge arbejdsprocesserne, så opgaverne løses så hurtigt og effektivt som muligt, samtidig med at kvaliteten fastholdes eller forbedres.

Et af de første delprojekter i Politianalyserne er en analyse af politiets færdselsindsats med det formål at optimere og effektivisere færdselsområdet uden en kvalitetsmæssig forringelse.

En af anbefalingerne i færdselsprojektet vedrører politiets organisering af kontrollen med de tunge køretøjer. I forlængelse af projektet og i overensstemmelse med projektets anbefalinger har Rigspolitiet bl.a. besluttet, at de specialiserede kontrolopgaver på tungvognsområdet fremover skal samles i tre opgavefællesskaber beliggende i henholdsvis Nordjyllands Politikreds (Tungvognscenter Nord), Sydøstjyllands Politikreds (Tungvognscenter Syd) og Midt- og Vestsjællands Politikreds (Tungvognscenter Øst). I dag er kontrollen spredt mellem Rigspolitiet og de 12 politikredse.

Opgavefællesskaberne skal fremover varetage alle opgaver i relation til tungvogns kontrol, herunder kontrol med køre- og hviletidsreglerne.

3. Forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort

3.1 Gældende ret

Der er i færdselsloven fastsat gebyrer for udstedelse, fornyelse og ombytning af kørekort, jf. nærmere lovens § 59 a, § 124 a, §§ 124 c-e og § 124 h.

En del af disse gebyrer er indført inden for de seneste år ved ændringer af færdselsloven, jf. herved bl.a. § 1, nr. 4-7, i lov nr. 1551 af 21. december 2010, § 1, nr. 8 og nr. 10, i lov nr. 565 af 18. juni 2012, og § 1, nr. 7, i lov nr. 570 af 18. juni 2012. De nævnte gebyrer er fastsat på baggrund af de på

tidspunktet for gebyrernes indførelse skønnede faktiske omkostninger, og der er derfor samtidig til disse nyere gebyrer knyttet reguleringsbestemmelser, hvorefter gebyrerne en gang årligt reguleres med 2 procent tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent.

De resterende gebyrer er oprindeligt fastsat administrativt og senere indsat i færdselsloven i 1992. Nogle af disse gebyrer er efterfølgende forhøjet ved lovændring. Der er til disse gebyrer ikke knyttet reguleringsbestemmelser.

3.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv)

3.2.1. De gældende regler om kørekort findes dels i færdselsloven, dels i kørekortbekendtgørelsen. Reglerne er i vidt omfang en implementering af Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (andet kørekortdirektiv). Den 20. december 2006 blev Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort (tredje kørekortdirektiv) vedtaget. Medlemsstaterne skal sikre, at reglerne i direktivet anvendes fra den 19. januar 2013. Visse af direktivets bestemmelser har dog skullet anvendes allerede siden den 19. januar 2009.

De dele af direktivet, som skulle finde anvendelse fra den 19. januar 2009, er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009 om kørekort.

De dele af direktivet, som skal finde anvendelse fra den 19. januar 2013, er gennemført i dansk ret ved lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven (Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv, ændring af gyldighedstiden for kørekort), lov nr. 479 af 23. maj 2011 om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Knallertkørekort og sanktioner ved ulovlig kørsel på knallert m.v.), lov nr. 565 af 18. juni 2012 om ændring af færdselsloven (Aldersgrænsen for førere af lille knallert) samt bekendtgørelse 886 af 15. august 2012 om kørekort.

3.2.2. Tredje kørekortdirektiv har bl.a. til formål at reducere mulighederne for forfalskning af kørekort. Direktivet indebærer, at der fremover kun skal være én EF-kørekortmodel (plastmodel i stil med kreditkort), og at alle nye kørekort, der udstedes efter den 19. januar 2013, skal have en begrænset gyldighedstid, således at kørekortet jævnlige skal fornyes. Et kørekort vil dermed blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet for-

nys, og det vil i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivet stiller en række nye krav til det fysiske kørekort, herunder øgede krav til kortenes sikkerhed. Der er således i direktivet krav om, at de fysiske kørekort skal indeholde flere sikkerhedselementer end hidtil. De nuværende danske kørekort lever ikke op til alle disse sikkerhedskrav.

Sammenlignet med landene omkring Danmark er sikkerhedsniveauet for de danske kørekort lavt. De nuværende danske kørekort blev udviklet i 1996, og kortenes sikkerhed er i modsætning til kørekortene fra de fleste andre EU-lande ikke blevet opdateret siden.

Justitsministeriet vurderer på den baggrund og på baggrund af oplysninger fra Rigspolitiet om andre EU-lands kørekort, at de nuværende danske kørekort er blandt de typer af kørekort i EU, hvor sikkerheden er lavest.

3.3. Justitsministeriets overvejelser

Efter Justitsministeriets opfattelse medvirker det lave sikkerhedsniveau for danske kørekort til at øge risikoen for, at danske kørekort forfalskes, hvilket navnlig er problematisk, da et dansk kørekort kan anvendes som person-id i en række retsforhold. En fortsat opretholdelse af et dansk kørekorts anvendelse som generel person-id kræver efter Justitsministeriets opfattelse et højt og fremtidssikret sikkerhedsniveau.

Rigspolitiet har i forbindelse med forberedelsen af gennemførelsen af tredje kørekortdirektiv sammen med Rigspolitiets kørekortproducent vurderet, at omkostningerne til produktion af nye kørekort, som har en sikkerhedsmæssig holdbarhed på skønnet 10-15 år, før der vil ses gode eftergørelser/forfalskninger, og som vil placere Danmark i den øvre halvdel blandt medlemsstaterne, når det gælder, hvor sikre de enkelte EU-landes kørekort er i forhold til eftergørelse/forfalskning, vil udgøre en merudgift pr. produceret kørekort på lidt under 20 kr. i forhold til produktionsprisen for de nuværende kørekort.

Denne stigning i produktionsprisen vil uden en forhøjelse af gebyrerne for udstedelse af kørekort betyde en merudgift for Rigspolitiet på ca. 7,2 mio. kr. årligt.

Justitsministeriet finder ud fra en samlet vurdering, at der – i lyset af den ovennævnte relativt begrænsede merudgift pr. produceret kort og henset til, at der allerede som følge af implementeringen af tredje kørekortdirektiv vil skulle gennemføres en skærpelse af sikkerhedsniveauet i det danske kørekort – bør gennemføres en sådan grad af skærpelse, at sikkerheden højnnes betydeligt. Det sikres bedst muligt ved, at det danske kørekort også fremover i en årrække vil kunne anvendes sikkert i det danske samfund som mere generel person-id.

Justitsministeriet har ved vurderingen af merudgiften for den enkelte borger også taget i betragtning, at et kørekort som udgangspunkt har en lang gyldighed, og at der således er tale om, at den enkelte borger kun med mellemrum af en vis længde vil skulle betale for planmæssige fornyelser af kørekortet.

Lovforslaget indeholder på den baggrund forslag om forhøjelse af en række kørekortgebyrer.

Justitsministeriet har i den forbindelse fundet det mest korrekt at lade samtlige relevante gebyrer stige ensartet med 20 kr., uanset at visse af de eksisterende gebyrer i sin tid er fastsat under hensyntagen til den persongruppe, de retter sig imod. Således betaler ansøgere, der er fyldt 70 år, i dag kun 30 kr. for fornyelse af kørekort. Da dette gebyr imidlertid ikke har været forhøjet siden dets indførelse i færdselsloven i 1992, og da forhøjelsen alene udgør 20 kr., finder Justitsministeriet, at forhøjelsen også bør slå fuldt igennem for denne persongruppe.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1 og 3-5 og 7.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at få økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning, idet indtægterne ved de foreslåede forhøjelser af kørekortgebyrerne opvejes af udgifterne forbundet med et højnnet sikkerhedsniveau for danske kørekort.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget vurderes ikke at få økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at få administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at få miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har bl.a. til formål at indføre de nødvendige ændringer i sanktionssystemet for overtrædelser af kontrolapparatforordningen som følge af EU-Domstolens afgørelse i sag C-210/10, Urbán.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, DTU Transport, 3F's Transportgruppe, FDM, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD – International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Movia, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, TUR – Transporterhvervets Uddannelser, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kom-	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.

muner og regioner		
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har bl.a. til formål at indføre et differentieret sanktionssystem for overtrædelser af kontrolapparatforordningen i lyset af EU-Domstolens afgørelse i sag C-210/10, Urbán.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1, 3-5 og 7 (§ 59 a, stk. 2, § 124 a, §§ 124 c-e og § 124 h):

Som følge af de nye krav til sikkerhed i kørekort og de deraf forøgede produktionsomkostninger for de fysiske kørekort foreslås en række gebyrer i færdselslovens § 59 a, stk. 2, § 124 a, §§ 124 c-e og § 124 h, som betales for eller indeholder betaling for udstedelse af et nyt kørekort, forhøjet med 20 kr.

Til nr. 2 (§ 118, stk. 7, 3. pkt.):

Efter den foreslåede bestemmelse skal det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagrammark og fartskriverkort som nævnt i § 118, stk. 7, 2. pkt., indgå som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der indføres et gradueret bødesystem for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagrammark og fartskriverkort i kontrolapparatforordningens artikel 13-16 og i køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9.

I køre- og hviletidsbekendtgørelsen er der fastsat straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningens artikel 13-16 og køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9.

Ved vurderingen af, hvorvidt en overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 er egnet til at forhindre en effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i § 118, stk. 7, 2. pkt., skal der tages udgangspunkt i den kategorisering af overtrædelserne af kontrolapparatforordningen i tre niveauer, som Kommissionen har foretaget i direktiv 2009/5/EF, der er optrykt som bilag 2 til lovforslaget, mens der ved vurderingen af grovheden af en overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 skal tages udgangspunkt i Rigspolitiets opdeling af disse overtrædelser i bilag 3.

Det forudsættes, at der for førerens vedkommende fastsættes en normalbøde på 3.000 kr. for overtrædelser i den midterste kategori (alvorlige overtrædelser), mens der for overtrædelser i den laveste kategori (mindre overtrædelser) fastsættes en normalbøde på 2.000 kr., og for overtrædelser i den højeste kategori (meget alvorlige overtrædelser) fastsættes en normalbøde på 4.000 kr.

For arbejdsgiverens vedkommende fastsættes fortsat en normalbøde på 6.000 kr. uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

En konkret vurdering af omstændighederne i en given sag kan også efter lovforslaget føre til en reduktion af de nævnte normalbøder. Det fremgår således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, at hvis det utvivlsomt

kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjudk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil. Rigsadvokaten har tilkendegivet, at man i forbindelse med en kommende revision af meddelelsen vil præcisere, at det i de nævnte tilfælde tillige kan overvejes helt at undlade tiltalerejsning.

Der foreslås endvidere ingen ændring af gældende praksis, hvorefter bøder nedsættes for personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 1.

Hvis lovforslaget vedtages, vil ovennævnte normalbøder blive medtaget i en revision af Rigsadvokatens meddelelse om sanktionspåstande i færdselssager.

Den konkrete strafudmåling hører i sidste ende under domstolene, der således fortsat ikke vil være afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i op- eller nedadgående retning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger punkt 2.4.1.

Til nr. 6 (§ 124 d):

Den foreslåede bestemmelse svarer til færdselslovens § 124 d som ændret ved lovforslagets § 1, nr. 5 (om forhøjelser af gebyrer), bortset fra, at henvisningerne i bestemmelsens stk. 6 og 10 er ændret, således at der henvises til de nye regler i færdselslovens §§ 60 a-60 d (indsat ved § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010). Disse regler er imidlertid endnu ikke sat i kraft af justitsministeren. Færdselslovens § 124 d som affattet i lovforslagets § 1, nr. 6, vil skulle sættes i kraft af justitsministeren, når reglerne om alkoholåse, herunder færdselslovens §§ 60 a-60 d, sættes i kraft.

Den foreslåede bestemmelse har alene lovteknisk karakter.

Til nr. 8 (§ 126, stk. 1, nr. 7):

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at frakendelse kun skal ske ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7, alene.

Den foreslåede ændring indebærer i praksis, at 12 eller flere tilfælde af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet til samtidig pådømmelse fremover som udgangspunkt alene skal udløse en betinget frakendelse af førerretten.

I særligt grove tilfælde kan der dog fortsat ske ubetinget frakendelse for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7. Sådanne særligt grove tilfælde vil som udgangspunkt foreligge, hvor der er begået gentagne/systematiske overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, som enten har hindret politiets kontrol med overholdelsen køre- og hviletidsreglerne eller har dækket over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Der vil f.eks. kunne være tale om, at en chauffør i gentagne tilfælde har undladt at anvende førerkort eller diagramark i kontrolapparatet, jf. herved kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2. Det forudsættes, at enkeltstående overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet normalt ikke vil være tilstrækkelige til, at forholdet må anses som særligt groft med den virkning, at førerretten frakendes ubetinget.

Det skal fortsat udløse en ubetinget frakendelse, hvis en chauffør, der allerede er frakendt førerretten betinget (som følge af overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet eller af andre grunde), i prøvetiden gør sig skyldig i seks eller flere overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 8.

Det skal ligeledes fortsat kunne udløse en ubetinget frakendelse, hvis en chauffør, der tidligere er frakendt førerretten ubetinget, begår et nyt forhold inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 10 (der ikke foreslås ændret).

Endelig fastholdes princippet om, at seks eller flere overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet i kombination med andre forhold, der i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten, f.eks. spirituskørsel, skal udløse ubetinget frakendelse af førerretten, uanset at der ikke foreligger en mellemliggende afgørelse.

Den foreslåede ændring gælder for alle overtrædelser af kontrolapparatforordningen uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.2.1.

Til nr. 1 (§ 1, nr. 9, i lov nr. 565 af 18. juni 2012)

Ved § 1, nr. 9, i lov nr. 565 af 18. juni 2012 gennemførtes en bestemmelse svarende til færdselslovens § 124 d som affattet ved samme lovs § 1, nr. 8, bortset fra, at henvisningerne i bestemmelsens stk. 6 og 10 blev ændret, således at der blev henvist til de nye regler i færdselslovens §§ 60 a-60 d indsat ved § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010. Disse regler er imidlertid endnu ikke sat i kraft af justitsministeren. Færdselslovens § 124 d som affattet i 2012-lovens § 1, nr. 9, ville således skulle sættes i kraft af justitsministeren den 19. januar 2013 eller senere afhængigt af, hvornår reglerne om alkohol sættes i kraft. 2012-lovens § 1, nr. 9, havde således alene lovteknisk karakter.

Ved § 1, nr. 6, i dette lovforslag foreslås færdselslovens § 124 d af lovtekniske grunde nyaffattet i sin helhed.

På den baggrund foreslås § 1, nr. 9, i lov nr. 565 af 18. juni 2012 samtidig ophævet.

Til nr. 2 (§ 6, stk. 2, i lov nr. 565 af 18. juni 2012)

Ved § 1, nr. 9, i lov nr. 565 af 18. juni 2012 er der i færdselsloven indsat en bestemmelse svarende til færdselslovens § 124 d som affattet ved samme lovs § 1, nr. 8, bortset fra, at henvisningerne i bestemmelsens stk. 6 og 10 blev ændret, således at der blev henvist til de nye regler i færdselslovens §§ 60 a-60 d indsat ved § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010. Disse regler er imidlertid endnu ikke sat i kraft af justitsministeren. Færdselslovens § 124 d som affattet i 2012-lovens § 1, nr. 9, ville således skulle sættes i kraft af justitsministeren den 19. januar 2013 eller senere afhængigt af, hvornår reglerne om alkohol sættes i kraft, jf. herved 2012-lovens § 6, stk. 2. Lovens § 1, nr. 9, havde således alene lovteknisk karakter.

Ved § 1, nr. 6, i dette lovforslag foreslås færdselslovens § 124 d af lovtekniske grunde nyaffattet i sin helhed.

På den baggrund foreslås § 6, stk. 2, i lov nr. 565 af 18. juni 2012 samtidig ændret.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at lovens § 1, nr. 1-5 og 7-8, træder i kraft dagen efter

bekendtgørelsen i Lovtidende, så de foreslåede ændringer får virkning hurtigst muligt.

I *stk. 2* foreslås det, at justitsministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for lovens § 1, nr. 6. Bestemmelsen forventes sat i kraft samtidig med ikrafttrædelsen af de øvrige regler om alkoholåse, jf. lov nr. 716 af 25. juni 2010.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som ændret senest ved lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

§ 59 a

Stk. 1---

Stk. 2. For ombytningen betales 100 kr.

Stk. 3---

1. I § 59 a, stk. 2, og § 124 h, stk. 1-3, ændres »100 kr. til: 120 kr.«

§ 124 h. For udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 63, stk. 7, betales 100 kr.

Stk. 2. For ombytning af kørekort med kode om frakendelse af retten til at føre lille knallert til kørekort uden sådan kode, når frakendelsestiden er udløbet, betales 100 kr.

Stk. 3. For udstedelse af kørekort i forbindelse med generhvervelse af førerretten uden krav om kontrollerende køreprøve, jf. § 129, stk. 4, betales 100 kr.

Stk. 4---

§ 118

Stk. 1-6 ---

Stk. 7. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser 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.

2. I § 118, stk. 7, indsættes som 3. pkt.:
»Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort som nævnt i 2. pkt. skal det

indgå som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.«

§ 124 a

Stk. 1. For afholdelse af køreprøve betales 580 kr., jf. dog § 124 d, stk. 1 og 5. Afholdes køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring samtidig med køreprøve til bus, betales 580 kr. for hver af prøverne.

Stk. 2. For praktiske prøver til stor motorcykel og almindelig bil med stort påhængskøretøj betales 260 kr.

Stk. 3. For kontrollerende køreprøver betales 870 kr., jf. dog § 124 d, stk. 6. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

3. I § 124 a foretages følgende ændringer: I *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »580 kr.« til: »600 kr.«. I *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »580 kr. for hver« til: »600 kr. for den første og 580 kr. for den anden«. I *stk. 2*, ændres »260 kr.« til: »280 kr.«. I *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »870 kr.« til: »890 kr.«.

§ 124 c. Der betales:

1) 260 kr. for ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort, jf. dog § 124 d, stk. 7,

2) 260 kr. for udstedelse af duplikatkørekort, jf. dog § 124 d, stk. 8,

3) 100 kr. for fornyelse af kørekort, jf. dog nr. 4-6 og stk. 3-5,

4) 135 kr. for fornyelse af kørekort til lille lastbil, lastbil, lille bus, bus samt henholdsvis lille lastbil, lastbil, lille bus og bus med stort påhængskøretøj for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år,

5) 260 kr. for fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse og

6) 260 kr. for fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til kørsel i udlandet betales 150 kr., jf. dog § 124 d, stk. 9.

Stk. 3. For fornyelse af kørekort for ansøgere, der er fyldt 70 år, betales 30 kr.

Stk. 4. Fornyelse af kørekort, der er tidsbegrænset som følge af helbredsmæssige forhold, sker uden betaling for ansøgere, der ikke er fyldt 70 år.

4. I § 124 c foretages følgende ændringer: I *stk. 1, nr. 1, 2, 5 og 6* ændres »260 kr.« til: »280 kr.«. I *stk. 1, nr. 3*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«. I *stk. 1, nr. 4*, ændres »135 kr.« til: »155 kr.«. I *stk. 2*, ændres »150 kr.« til: »170 kr.«. I *stk. 3*, ændres »30 kr.« til: »50 kr.«. I *stk. 5*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«.

Stk. 5. For fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, der på grund af helbredsmæssige forhold er tidsbegrænset, betales 100 kr.

Stk. 6---

124 d. For afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, betales 100 kr.

Stk. 2. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert og bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil, jf. § 63, stk. 2, 1.pkt., betales 420 kr.

Stk. 3. For afholdelse af teoriprøve eller praktisk prøve til lille knallert for personer under 18 år ud over første prøve, jf. stk. 2, betales 200 kr.

Stk. 4. For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. § 129, stk. 3, betales 100 kr.

Stk. 5. For afholdelse af køreprøve til stor knallert betales 225 kr.

Stk. 6. For kontrollerende køreprøve til stor knallert betales 225 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3, eller § 60 a.

5. I § 124 d foretages følgende ændringer. I *stk. 1, 4 og 7-10* ændres »100 kr.« til: »120 kr.«. I *stk. 2*, ændres »420 kr.« til: »440 kr.«. I *stk. 5 og 6*, ændres »225 kr.« til: »245 kr.«.

6. § 124 d affattes således:

»§ 124 d. For afholdelse af teoriprøve og udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der er fyldt 18 år, betales 120 kr.

Stk. 2. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer under 18 år, som har modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med lille knallert og bestået en teoriprøve og en praktisk prøve i tilknytning hertil, jf. § 63, stk. 2, 1. pkt., betales 440 kr.

Stk. 3. For afholdelse af teoriprøve eller praktisk prøve til lille knallert for personer under 18 år ud over første prøve, jf. stk. 2, betales 200 kr.

Stk. 4. For udstedelse af kørekort til lille knallert efter udløbet af en ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, jf. § 129, stk. 3, betales 120 kr.

Stk. 5. For afholdelse af køreprøve til stor knallert betales 245 kr.

Stk. 6. For kontrollerende køreprøve til stor knallert betales 245 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60 a, stk. 1, § 60 b eller § 60 c.

Stk. 7. For ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort til lille eller stor knallert betales 120 kr.

Stk. 8. For udstedelse af duplikatkørekort til lille eller stor knallert betales 120 kr.

Stk. 9. For udstedelse af midlertidigt erstatningskørekort til lille eller stor knallert til kørsel i udlandet betales 120 kr.

Stk. 10. For udstedelse af kørekort til lille knallert til personer, der har ret til at føre lille knallert, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 60 d, betales 120 kr.

Stk. 11. De i stk. 1-10 nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med ti delelige kronebeløb. Justitsministeriet bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.«

§ 124 e. For afholdelse af kørelærerprøve betales 320 kr. for hver kategori. Såfremt der aflægges prøve til almindelig bil samtidig med prøve til motorcykel, betales dog 440 kr.

Stk. 2---

Stk. 3. For udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 66 a, stk. 4, 1. pkt., betales 100 kr.

Stk. 4---

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

1)---

2)---

3)---

4)---

5)---

6)---

7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-9, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, stk. 1, nr. 6, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb,

7. I § 124 e foretages følgende ændringer: I *stk. 1, 1.pkt.*, ændres »320 kr. for hver« til: »340 kr. for den første og 320 kr. for hver efterfølgende«. I *stk. 1, 2.pkt.*, ændres »440 kr.« til: »460 kr.«. I *stk. 3*, ændres »100 kr.« til: »120 kr.«.

8. § 126, *stk. 1, nr. 7*, affattes således: »7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-9, eller stk. 2 eller 3, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, stk. 1, nr. 6, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb, og således at frakendelse kun sker ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7, alene. I særligt grove tilfælde kan fra-

kendelse dog ske ubetinget, selv om forholdene alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7.«

§ 2

I lov nr. 565 af 18. juni 2012 om ændring af færdselsloven og lov om ungdomsskoler (Aldersgrænsen for førere af lille knallert) foretages følgende ændringer:

1. § 1, nr. 9, ophæves.

2. I § 6, stk. 2, ændres »lovens § 1, nr. 9 og 12« til: »lovens § 1, nr. 12«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 6.