

Redegørelse om
sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

1. Indledning

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.) blev der indført skærpede sanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid. Loven indebærer, at bødeniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne blev forhøjet væsentligt, ligesom der i forhold til føreren af køretøjet blev indført mulighed for 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.

Ved skrivelse af 30. oktober 2006 har Justitsministeriet 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. Baggrunden herfor er, at Justitsministeriet ønsker at følge området med henblik på at vurdere, om der er behov for yderligere ændringer af sanktionssystemet. Ministeriet har anmodet om, at redegørelsen foreligger omkring årsskiftet 2007/2008.

Til brug for redegørelsen har Rigspolitiet og Rigsadvokaten via Kriminalregisteret indhentet oplysninger fra de 12 politikredse om de sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der er endeligt afgjorte i perioden fra den 11. april 2007 til den 31. oktober 2007, idet der herved er taget hensyn til de senest gennemførte lempelser.

Redegørelsen indeholder følgende afsnit, idet bemærkes, at den samlede vurdering og konklusion findes i afsnit 9:

2. Køre- og hviletidsreglerne

3. Sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne
 - 3.1. Indledning
 - 3.2. Køre- og hviletidsforordningen
 - 3.3. Kontrolapparatforordningen
 - 3.4. Køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen
4. De konkrete sager
 - 4.1. Sager omfattet af undersøgelsen
 - 4.2. Oversigt over bøderne i de sager, der er omfattet af undersøgelsen
 - 4.3. Sager, der er afgjort efter den undersøgte periode
5. Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen
 - 5.1. Indledning
 - 5.2. Sanktionen til føreren
 - 5.2.1. Sammenfatning
 - 5.3. Sanktionen til virksomheden (ejerens/brugeren)
 - 5.3.1. Sammenfatning
 - 5.4. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 7 om pauser i køretiden
6. Overtrædelse af kontrolapparatforordningen
 - 6.1. Indledning
 - 6.2. Sanktionen til føreren
 - 6.2.1. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket
 - 6.2.2. Sammenfatning
 - 6.3. Sanktionen til virksomheden (ejerens/brugeren)
 - 6.3.1. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket
 - 6.3.2. Særligt om overtrædelse af reglen om 2 års eftersyn af kontrolapparatet
 - 6.3.3. Sammenfatning
7. Overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen
 - 7.1. Indledning
 - 7.2. Sanktionen til føreren
 - 7.2.1. Sammenfatning
 - 7.3. Sanktionen til virksomheden (ejerens/brugeren)
 - 7.3.1. Sammenfatning
8. Sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten
 - 8.1. Indledning
 - 8.2. Frakendelse som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen
 - 8.3. Frakendelse som følge af overtrædelse af kontrolapparatforordningen
 - 8.4. Frakendelse som følge af overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen
 - 8.5. Sammenfatning
9. Samlet vurdering og konklusion

2. Køre- og hviletidsreglerne

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

Køre- og hviletidsforordningens vigtigste regler omhandler førerens daglige og ugentlige køretid, de pauser, der skal afholdes i køretiden, og førerens daglige og ugentlige hviletid.

Kontrolapparatforordningen indeholder regler om installation og anvendelse af det kontrolapparat, der er en forudsætning for kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Kontrolapparatet kan være et analogt kontrolapparat, hvor registrering af tidsgrupper foretages på et diagramark, eller et digitalt kontrolapparat, hvor registreringen foretages dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort. Forordningen indeholder også en række forpligtelser for føreren for så vidt angår anvendelse af diagramark og førerkort, f.eks. regler om førerens udfyldning af diagramarket.

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.

Førerens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen straffes efter § 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, som ændret ved bekendtgørelse nr. 975 af 16. juli 2007, om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Arbejdsgiveren (ejerens/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.

Myndighedernes kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne foregår dels ved vejkontrol, dvs. under politiets daglige patruljering eller i forbindelse med større målrettede kontroller af lastbiler og busser, og dels ved virksomhedskontrol. Ved virksomhedskontrollen, der varetages af Rigspolitiet, udvælges virksomheder efter nærmere angivne kriterier (størrelse, geografisk beliggenhed mv.) og pålægges at indsende diagramark/digitale data for al kørsel, som virksomheden har foretaget i en måned, med henblik på en nærmere kontrol heraf.

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.

3. Sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

3.1. Indledning

Som det er nævnt i afsnit 1, blev der ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven indført skærpede sanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og mulighed for frakendelse af førerretten i forhold til føreren af køretøjet.

Justitsministeriet har endvidere efter indførelsen af det nye sanktionssystem gennemført visse lempelser af sanktionerne ved overtrædelse af reglerne. Disse ændringer fremgår af Justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 31. oktober 2006 og af 30. marts 2007.

I Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager er der fastsat takster for anklagemyndighedens bødepåstand ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen i overensstemmelse med de retningslinjer, der fremgår af forarbejderne til loven og af de nævnte cirkulæreskrivelser fra Justitsministeriet.

Bilag 1 til redegørelsen indeholder en mere detaljeret gennemgang af de ved loven gennemførte ændringer af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet samt de ændringer i sanktionerne, der er gennemført efter lovens ikrafttræden.

3.2. Køre- og hviletidsforordningen

Før lovændringen i 2005 blev overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen (og kontrolapparatforordningen) straffet med en bøde til føreren på 500 kr. pr. overtrædelse, mens virksomhedsindehaveren blev straffet med en bøde på 1.000 kr. pr. overtrædelse.

Efter lovændringen straffes overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med en bøde til føreren på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct.. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. pr. pct. reglerne overskrides.

For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er "for kort" i forhold til forordningens krav om pause, fastsættes en pausebøde på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

Af forarbejderne til ændringsloven fremgår endvidere, at der ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen gælder en generel tolerancegrænse på 5 pct. Det betyder, at der kun rejses tiltale i disse sager, hvis overskridelsen har været på fem pct. eller mere. Tolerancegrænsen indebærer eksempelvis, at en overskridelse af reglen om, at den daglige køretid ikke må overstige 10 timer, ikke strafsanktioneres, hvis overskridelsen er på 29 minutter eller derunder. Den mindste bøde for en fører er på 500 kr., der svarer til bøden for en fem procents overskridelse af reglerne, mens den første bødeposition for ejeren er på 1.000 kr.

Færdselslovens regel om absolut kumulation (sammenlægning af de enkelte bøder) i § 118 a, stk. 3, 1. pkt., finder også anvendelse i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Det betyder, at i tilfælde, hvor en fører har begået flere overtrædelser af reglerne, sker der en fuldstændig sammenlægning af bøderne for de enkelte overtrædelser.

Der er efter færdselslovens § 118 a, stk. 5, mulighed for at fravige hovedreglen om absolut kumulation, når særlige grunde taler for det. Efter forarbejderne til ændringsloven vil det navnlig være i forhold til føreren, at udgangspunktet vil kunne fraviges. Reglen i færdselslovens § 118 a, stk. 2, om nedsettelse af bøderne til personer med særlig lav indtægt finder også anvendelse ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

For så vidt angår frakendelse indebærer reglerne, at føreren skal frakendes førerretten, hvis reglerne er overskredet med mere end 30 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5. Ved overtrædelse af reglerne om daglig køretid og daglig hviletid skal køretiden eller hviletiden dog isoleret set være overskredet med mere end 30 pct. 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 pct..

Udgangspunktet er, at frakendelse sker betinget. Har føreren begået to overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct., der hver for sig ville medføre betinget frakendelse, skal der dog ske ubetinget frakendelse af førerretten. Det er dog en betingelse, at overtrædelserne er begået i mere end ét kørselsforløb, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6.

Derudover skal der ske ubetinget frakendelse, hvis føreren samtidig med en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, der medfører betinget frakendelse, har begået tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen eller har overtrådt andre regler i færdselsloven, der i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

3.3. Kontrolapparatforordningen

Efter lovændringen straffes førerens overtrædelse af bestemmelser i kontrolapparatforordningen med en bøde på 3.000 kr., og virksomheden straffes med en bøde på 6.000 kr. Alle typer af overtrædelser af forordningen straffes ens.

Som ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen finder reglerne om absolut kumulation (sammenlægning) også anvendelse i sager om overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Hovedreglen om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler for det, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Reglen om nedsættelse af bøden til personer med særlig lav indtægt finder også anvendelse på sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis han inden for en periode på tre år begår tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget. Der skal dog ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode på tre år begår seks overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Derudover skal der ske ubetinget frakendelse, hvis føreren samtidig har overtrådt regler i køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct. eller har overtrådt andre regler i færdselsloven, der i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

3.4. Køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen

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 (sammenlægning) 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.

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

4. De konkrete sager

4.1. Sager omfattet af undersøgelsen

Rigspolitiet og Rigsadvokaten har via Kriminalregisteret og politikredsene indhentet oplysninger om 559 sager, hvori der er fastsat en sanktion for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Sagerne er endeligt afgjorte i perioden fra den 11. april 2007 til den 31. oktober 2007, idet der herved er taget hensyn til, at der senest ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007, som trådte i kraft den 11. april 2007, blev gennemført lempelser af sanktionerne. Alle sagerne vedrører overtrædelser, der er begået efter 1. september 2005, hvor lovændringen vedrørende skærpede sanktioner trådte i kraft. Dog er medtaget en enkelt sag, der er afgjort efter den 31. oktober 2007 med en meget høj bøde, jf. nærmere afsnit 4.3. nedenfor.

I forbindelse med en nærmere gennemgang af de sager, hvor der er sket overtrædelse af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen, er det konstateret, at der i 45 sager, hvori der er fastsat sanktioner til enten føreren eller virksomheden, skal foretages en fornyet gennemgang af sagerne, jf. nærmere afsnit 5.4. Som følge heraf indgår disse sager ikke i undersøgelsen, der herefter omfatter 514 sager.

Det samlede antal sager er opgjort pr. person/virksomhed. Det bemærkes i den forbindelse, at der for hver "fører-sag" som udgangspunkt vil være en tilhørende sag vedrørende virksomheden (ejereren/brugeren), idet der som nævnt i afsnit 2 gælder et objektivi ansvar for førerens overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

De 514 sager omfatter 414 bødeforelæg og 100 sager, der er afgjort indenretligt med dom eller bødevtagelse.

Afsnit 5, 6 og 7 nedenfor vedrører bødernes størrelse afhængigt af, om overtrædelsen vedrører køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen eller begge forordninger. Afsnit 8 omhandler de sager, der har medført frakendelse af førerretten.

Hovedparten af sagerne stammer fra politiets vejkontrol, men undersøgelsen omfatter også sager, der er opstået på baggrund af Rigspolitiets virksomhedskontrol.

4.2. Oversigt over bøderne i de sager, der er omfattet af undersøgelsen

Nedenfor er samtlige de 514 sager, der er omfattet af undersøgelsen, indsat i et skema med henblik på at illustrere antallet af sager vedrørende henholdsvis køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen og sager, hvor begge forordninger er overtrådt. Herudover fremgår det af oversigten, hvor mange sager der vedrører henholdsvis fører og virksomhed, ligesom antallet af overtrædelser vedrørende de forskellige sagstyper er angivet.

I oversigten er sagerne inddelt efter bødestørrelserne, således at det fremgår, hvor mange afgørelser der er endt med bøder i nærmere angivne intervaller. Bøderne dækker i visse tilfælde også over andre overtrædelser, f.eks. af færdselsloven. Det fremgår derimod ikke af skemaet, at der i undersøgelsen også indgår nogle sager, der udover bøde har medført frihedsstraf på grund af andre overtrædelser, ligesom frakendelser ikke er medtaget i oversigten, men er omtalt nærmere i afsnit 8.

Som det fremgår af oversigten, er langt de fleste sager, nemlig 417 af de i alt 514 sager (svarende til 81 pct.), afgjort med en bøde i intervallet 0 – 9.000 kr.

I alt 73 af de 514 sager (svarende til 14 pct.) er afgjort med bøder mellem 9.001 og 20.000 kr.

Kun 24 sager (svarende til knap 5 pct.) har medført bøder, der overstiger 20.000 kr. Kun fem af disse sager er afgjort med en bøde, der overstiger 40.000 kr. En sag er afgjort med en væsentligt højere bøde end de øvrige sager, nemlig en bøde på 170.500 kr. til en virksomhed. Denne sag er afsluttet efter den

undersøgte periode fra 11. april til den 31. oktober 2007, jf. nedenfor afsnit 4.3., men er medtaget her og i redegørelsen i øvrigt på grund af det særligt store bødebeløb.

Bødens størrelse	Køre- og hviletidsforordningen				Kontrolapparatforordningen				Begge forordninger			
	Chauffør		Vognmand		Chauffør		Vognmand		Chauffør		Vognmand	
	Antal sager	Antal overtrædelser	Antal sager	Antal overtrædelser	Antal sager	Antal overtrædelser	Antal sager	Antal overtrædelser	Antal sager	Antal overtrædelser	Antal sager	Antal overtrædelser
0 – 3.000	48	59	17	17	84	306	11	14	3	19	-	-
3.001 - 6.000	16	24	19	26	43	98	106	140	11	25	1	4
6.001 - 9.000	6	11	6	8	5	22	34	79	6	18	1	6
9.001 – 12.000	5	17	5	10	6	34	13	29	3	11	5	9
12.001 – 15.000	-	-	2	5	1	10	2	5	3	13	4	12
15.001 – 20.000	1	3	7	19	2	12	5	23	3	22	6	16
20.001 – 30.000	1	2	2	5	-	-	2	11	-	-	4	30
30.001 – 40.000	-	-	1	3	2	33	2	27	3	29	2	14
40.001 – 50.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9
50.001 – 75.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	18
75.001 – 100.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6
100.000 - >	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1*	28
I alt:	77		59		143		175		32		28	

*Denne sag er afgjort efter den undersøgte periode, men er medtaget i undersøgelsen på grund af den meget høje bøde

4.3. Sager, der er afgjort efter den undersøgte periode

Som nævnt i afsnit 4.1. omfatter undersøgelsen sager, der er afgjort i perioden fra den 11. april 2007 til den 31. oktober 2007. Denne afgrænsning af den undersøgte periode er bl.a. foretaget af hensyn til muligheden for at indkalde og gennemgå de sager, der skulle indgå i denne redegørelse, som skulle afsluttes umiddelbart efter årsskiftet 2007/2008.

For at sikre, at der ikke i perioden umiddelbart herefter er afgjort sager, hvor sanktioner afviger væsentligt fra afgørelserne i de sager, der er omfattet af undersøgelsen, har Rigspolitiet og Rigsadvokaten endvidere via Kriminalregisteret indhentet (summariske) oplysninger om afgjorte sager i perioden fra den 1. november til den 31. december 2007. Det fremgår, at der i denne periode yderligere er afgjort 165 sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, hvoraf der i 88 sager er fastsat en sanktion til føreren, og i 77 sager er fastsat en sanktion til virksomheden (ejer/brugeren).

Sanktionen i de 88 sager, der vedrører førere, varierer fra en bøde på 500 kr. til en bøde på 38.000 kr.

85 ud af de 88 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 500 – 10.000 kr. To sager er afgjort med en bøde på 11.000 kr. og en sag er afgjort med en bøde på 38.000 kr.

Sanktionen i de 77 sager, der vedrører virksomheden, varierer fra en bøde på 1.000 til en bøde på 170.500 kr.

59 ud af 77 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 1.000 – 10.000 kr. Ni sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 10.001 – 20.000 kr., fem sager med en bøde i intervallet fra 20.001 – 30.000 kr., og tre sager er afgjort med en bøde i intervallet 30.001 – 50.000 kr. En af disse sager, hvori der tillige er sket (ubetinget) frakendelse af førerretten, er under anke til landsretten. Én sag er afgjort med en bøde på 170.500 kr.

Sagerne, der er afgjort i perioden fra den 1. november til den 31. december 2007, indgår ikke i øvrigt i denne undersøgelse. Dog er i redegørelsen medtaget den ene sag, der er afgjort med en bøde på 170.500 kr., idet der her er tale om en væsentligt højere bøde end bøderne i de øvrige sager. Sagen er omtalt nærmere i afsnit 7.3.

Der er sket frakendelse af førerretten i 10 ud af de 165 sager, heraf er der i otte sager sket betinget frakendelse af førerretten og i to sager er frakendelsen sket ubetinget i henholdsvis 6 måneder og 1 år. I yderligere en sag, der er under anke, skete der frakendelse af førerretten i 6 måneder.

5. Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

5.1. Indledning

I redegørelsen indgår 514 sager, hvori der er fastsat en sanktion for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, jf. afsnit 4.1. ovenfor.

Ud af 514 sager er der i 136 sager fastsat en sanktion for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen (og eventuelt overtrædelse af anden lovgivning), men uden at der samtidig er sket overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

77 sager er afgjort med en sanktion til føreren, jf. nærmere afsnit 5.2. nedenfor. 59 sager vedrører strafansvaret for virksomheden (ejerens/brugeren) som følge af førerens overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, herunder eventuelt som følge af ejerens/brugers egen kørsel som chauffør for virksomheden, jf. nærmere afsnit 5.3.

5.2. Sanktionen til føreren

Som det er nævnt ovenfor i afsnit 3.2., fastsættes sanktionen til føreren ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen til en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct.. For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er for kort, fastsættes en pausebøde på 1.500 kr. til føreren.

Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis reglerne i køre- og hviletidsforordningen er overtrådt med mere end 30 pct.. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget, jf. nærmere ovenfor i afsnit 3.2.

I 77 sager har føreren overtrådt køre- og hviletidsforordningen, uden at der samtidig er sket overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. skemaet i afsnit 4.

68 ud af de 77 sager er afgjort af politiet med et bødeforelæg. De resterende ni sager er afgjort indenretligt med dom eller bødevedtagelse.

Sanktionen til føreren i de 77 sager varierer fra en bøde på 500 kr. til en bøde på 22.500 kr.

48 ud af 77 sager er afgjort med bøde i intervallet fra 0 – 3.000 kr. Bødestørrelsen varierer fra en bøde på 500 kr. til en bøde på 3.000 kr. Størrelsen af bøden i den enkelte sag afhænger af den procentvise overskridelse af køre- og hviletidsforordningen. I hovedparten af sagerne foreligger der én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen. I nogle få sager foreligger der mere end én overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen eller overtrædelse af anden lovgivning, f.eks. færdselsloven. Bøderne ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde til føreren på 100 kr. pr. pct., reglerne er overtrådt.

16 ud af 77 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. Bødestørrelsen varierer fra en bøde på 3.500 kr. til en bøde på 5.500 kr. I seks sager foreligger der mere end én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen eller overtrædelse af anden lovgivning. I de øvrige 10 sager foreligger der kun én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, og bødens størrelse afhænger af den pro-

centvise overtrædelse af reglerne. Bøderne ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde til føreren på 100 kr. pr. pct., reglerne er overtrådt.

I syv af de 16 nævnte sager er der sket betinget frakendelse af førerretten som følge af førerens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, jf. nærmere nedenfor i afsnit 8. Herunder har en udenlandsk chauffør i en af sagerne vedtaget en betinget frakendelse af førerretten (i Danmark) i forbindelse med en overtrædelse af reglen om dagligt hvil på 47 pct. (sag nr. 5 i afsnit 8 og i bilag 2, der vedrører førerretsfrakendelse). Tre af de 16 sager, hvor overtrædelserne er begået af udenlandske førere, er afgjort med bødeforelæg på henholdsvis 3.500 kr., 4.000 kr. og 4.500 kr. I alle tre sager var reglen om daglig hviletid overtrådt med mere end 30 pct., og de tre udenlandske førere burde således være frakendt førerretten betinget.

Seks sager er afgjort med bøder, der er fastsat i intervallet fra 6.001 kr. til 9.000 kr. Bødestørrelsen varierer fra en bøde på 7.500 kr. til en bøde på 8.500 kr. I tre af disse sager foreligger der mere end én overtrædelse af forordningen, hvilket er årsagen til den højere bøde. Således er der f.eks. i en af disse sager – udover den takstmæssige bøde for en overtrædelse af artikel 7 om pauser i køretiden og en overtrædelse af reglen om daglig køretid – på grund af overtrædelser af artikel 7 fastsat en ”pausebøde” på 1.500, idet den afholdte pause i køretiden var for kort. I tre af de seks sager foreligger der kun én (alvorlig) overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. I den ene sag, hvor chaufføren var udenlandsk, var reglen om daglig hviletid overtrådt med 77 pct., og bøden er fastsat til 8.000 kr. Der skete ikke (betinget) frakendelse af førerretten i denne sag, uagtet betingelsen herfor er opfyldt. I en tilsvarende sag (sag nr. 11) med en dansk chauffør, som omfatter en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 76 pct., er bøden fastsat til 8.000 kr., og førerretten blev frakendt chaufføren betinget. I den sidste sag (sag nr. 12), hvor bøden er fastsat til 8.500 kr. for en overtrædelse af reglen om køretid uden pause med 81 pct. og en overtrædelse af færdselsloven, som straffes med en bøde på 500 kr., skete der tillige betinget frakendelse af førerretten.

Bøderne i de fem sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde til føreren på 100 kr. pr. pct., reglerne er overtrådt. Derudover vurderes det, at der ved afgørelsen af én sag, som omfatter en overtrædelse af reglen om daglig køretid og en overtrædelse af reglen om daglig hviletid, der er begået i samme kørselsforløb, fejlagtigt ikke taget hensyn til den ved cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 gennemførte lempelse om sammenlægning af køretid i forbindelse med for kort hvil (1-times-reglen). Det bemærkes i den forbindelse, at bødeforelægget i sagen på 8.000 kr. er udfærdiget i januar 2007, og at sagen efterfølgende er afgjort ved en udeblivelsesdom. Politidirektøren vil på den baggrund blive anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af sagen.

Fem sager er afgjort med bøder i intervallet fra 9.001 – 12.000 kr. I en sag havde en udenlandsk chauffør overtrådt reglen om daglig hviletid med 31 pct. og reglen om daglig køretid med 72 pct. (sammenlagt køretid og i samme kørselsforløb) og er straffet med en bøde på 10.600 kr. I en anden sag, der også vedrører en udenlandsk chauffør, er bøden fastsat til 11.000 kr. for en overtrædelse af reglen om daglig hviletid på 83 pct. og en overtrædelse af reglen om daglig køretid på 10 pct. samt for manglende betaling af vejbenyttelsesafgift, der straffes med en bøde på 1.500 kr. Den tredje sag er afgjort med en bøde på 12.000 kr. ligeledes til en udenlandsk chauffør og omfatter en overtrædelse af reglen

om daglig hviletid med 38 pct., en overtrædelse af reglen om daglig køretid på 41 pct. (sammenlagt køretid og i samme kørselsforløb) og en overtrædelse af reglen om pauser i køretiden med 107 pct. I alle tre sager burde der tillige være sket betinget frakendelse af førerretten. Den fjerde sag (sag nr. 14) er afgjort med en bøde på 11.500 kr. samt betinget frakendelse af førerretten og vedrører en overtrædelse af reglen om dagligt hvil med 57 pct. og en overtrædelse af reglen om pauser i køretiden med 55 pct. inden for samme kørselsforløb, hvilket er årsagen til, at der (kun) skete betinget frakendelse af førerretten. Den sidste sag er afgjort med en bøde på 12.000 kr. og vedrører syv (mindre og større) overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.

Bøderne ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde til føreren på 100 kr. pr. pct., reglerne er overtrådt. I sagen, der er afgjort med en bøde på 12.000 kr. til en udenlandsk chauffør, er bøden dog fastsat noget under den takstmæssige bøde, der under de nævnte omstændigheder ville være 19.000 kr.

Som det fremgår af skemaet i afsnit 4, er én sag afgjort med en bøde i intervallet fra 15.001 – 20.000 kr. Sagen (sag nr. 16), der vedrører tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, er afgjort med en bøde på 15.600 kr. og omfattede en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 51 pct., en overtrædelse af reglen om daglig køretid med 90 pct. (sammenlagt køretid og begået i samme kørselsforløb) og yderligere en overtrædelse af reglen om daglig hvil, hvor overskridelsen var på 15 pct. Den fastsatte bøde på 15.600 kr. svarer til den takstmæssige bøde. Der skete endvidere betinget frakendelse af førerretten.

Endelig er en sag afgjort med en bøde i intervallet fra 20.001 – 30.000 kr. Sagen (sag nr. 20), der vedrører overtrædelse af reglen om pauser i køretiden (artikel 7) med 66 pct. og spirituskørsel efter færdselsloven med en promille på 1,91, er afgjort med en bøde på 22.500 kr. og (ubetinget) frakendelse af førerretten i 3 år og 6 måneder. Den noget høje bøde må antages i det væsentligste at skyldes spirituskørslen, idet bøden i sager om spirituskørsel fastsættes til en måneds nettoløn ganget med promillens størrelse.

5.2.1. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til føreren ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen i mere end halvdelen (48 sager) af de 77 sager er fastsat til en bøde på 3.000 kr. eller derunder.

I yderligere 16 sager er bøden fastsat i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. og kun i 13 ud af 77 sager overstiger bøden 6.000 kr. I disse 13 sager har der foreligget flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og/eller eventuelt anden lovgivning, f.eks. færdselsloven, hvilket er årsagen til de højere bøder. I nogle af sagerne skyldes den høje bøde, at der er tale om mere alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Den højeste bøde i denne kategori er på 22.500 kr. til føreren.

Bøderne i de 77 sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde på 100 kr. pr. pct., reglerne er overtrådt. I én sag, hvor der var tale om en udenlandsk chauffør, ses bøden

dog fastsat noget under den takstmæssige bøde. I en anden sag vurderes det, at der ikke er taget hensyn til den ved cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 gennemførte lempelse om sammenlægning af køretid i forbindelse med for kort hvil ("1-times-reglen"), og politidirektøren vil blive anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af sagen.

De sager, hvori der er sket frakendelse som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen er nærmere beskrevet i afsnit 8 og i bilag 2, der indeholder en nærmere beskrivelse af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten. Der ville så vidt ses have været grundlag for betinget frakendelse i nogle yderligere sager vedrørende udenlandske chauffører. Baggrunden for, at denne sanktion ikke er blevet pålagt, er formentlig at der kan være betydelige vanskeligheder heri, når den sigtede kun opholder sig meget kortvarigt i Danmark, og at en betinget frakendelse i disse situationer desuden får en meget begrænset virkning, fordi frakendelsen kun gælder her i landet.

5.3. Sanktionen til virksomheden (ejer/bruger)

Som det er nævnt ovenfor i afsnit 3.2., fastsættes sanktionen til virksomheden (ejer/bruger) til en bøde, der er det dobbelte af bøden til chaufføren, dvs. 200 kr. pr. pct. reglerne overskrides. For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er for kort, fastsættes en pausebøde på 1.500 kr. til føreren og en bøde på 3.000 kr. til virksomheden.

59 sager er afgjort med en sanktion til virksomheden som følge af en førers overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, uden at der samtidig er sket overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. skemaet i afsnit 4. I hovedparten af sagerne udspringer strafansvaret for virksomheden (ejer/bruger) af førerens overtrædelse af reglerne, jf. ovenfor i afsnit 2 om det objektive ansvar, som påhviler arbejdsgiveren. Det forekommer endvidere, at virksomhedsejeren har udført kørsel i et af virksomhedens køretøjer og således også er at betragte som fører. I disse tilfælde pålægges der som udgangspunkt et virksomhedsansvar (ejer/bruger) i anledning af overtrædelserne.

56 ud af de 59 sager er afgjort af politiet med et bødeforelæg. De resterende tre sager er afgjort indenretligt med dom eller bødevedtagelse.

Sanktionen til virksomheden i de 59 sager varierer fra en bøde på 1.200 kr. til en bøde på 31.500 kr.

17 ud af 59 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 0 – 3.000 kr. I 15 ud af 17 sager foreligger der kun én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, og bøderne ses fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde på 200 kr. til virksomheden (ejer/bruger) pr. pct., reglerne overskrides. I én sag foreligger der tillige en overtrædelse af reglerne om godskørsel, og bøden overstiger derfor den takstmæssige bøde. I en anden sag, hvor to af virksomhedens chauffører havde overtrådt reglerne om dagligt hvil med 12 pct., er bøden fastsat til 2.500 kr., uagtet den takstmæssige bøde er 2.500 kr. pr. chauffør, dvs. 5.000 kr. til virksomheden.

19 ud af 59 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. 14 ud af 19 sager vedrører én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, og bøderne ses fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. I de fem resterende sager har der foreligget mere end én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen eller tillige overtrædelse af anden lovgivning, f.eks. reglerne om godskørsel. Det vurderes, at bøden for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne også i disse sager er fastsat i overensstemmelse med taksten.

Seks ud af 59 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 6.001 – 9.000 kr. I to sager, hvor bøden er fastsat til 7.000 og 8.000 kr., foreligger der kun én (alvorligere) overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, og bøderne ses fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. I de øvrige fire sager foreligger der flere overtrædelser af forordningen og eventuelt af anden lovgivning, men det vurderes, at bøden for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er fastsat i overensstemmelse med taksten, bortset fra i en sag, hvor bøden er fastsat til 8.000 kr. (sag nr. 10) for to overtrædelser på henholdsvis 38 pct. og 9 pct., hvor den takstmæssige bøde ville være på 9.500 kr. I samme sag blev virksomhedsejeren, der havde været fører af køretøjet, frakendt førerretten betinget.

I fem ud af 59 sager er sagen afgjort med en bøde i intervallet fra 9.001 – 12.000 kr. En sag vedrører en chaufførs overtrædelse af forordningen med 47 pct. og er afgjort med en bøde på 9.500 kr. til virksomheden, svarende til den takstmæssige bøde. I de øvrige fire sager foreligger der flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og anden lovgivning, herunder færdselsloven. Det vurderes, at bøderne for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen er fastsat i overensstemmelse med taksten. Dog er en sag, der vedrører to chaufførers overtrædelse af reglen om dagligt hvil med henholdsvis 52 pct. og 47 pct. afgjort med en bøde på 10.500 kr., hvor den takstmæssige bøde ville være på 20.000 kr.

To ud af 59 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 12.001 – 15.000 kr. Den ene sag vedrører virksomhedens ansvar for en chaufførs overtrædelse af reglen om dagligt hvil med 32 pct. og reglen om daglig køretid på 41 pct. inden for samme kørselsforløb og er afgjort med en bøde på 14.400 kr., hvor den takstmæssige (oprundede) bøde ville være på 15.000 kr. Den anden sag vedrører en chaufførs overtrædelse af reglen om køretid uden pause i artikel 7 med 50 pct. samtidig med, at chaufføren har holdt for kort pause, og en overtrædelse af reglen om daglig køretid med 8 pct. Sagen er afgjort med en bøde på 15.000 kr., der svarer til den takstmæssige bøde på 200 kr. til virksomheden (ejer/bruger) pr. pct., reglerne overskrides, sammenlagt med en "pausebøde" på 3.000 kr. i anledning af chaufførens overtrædelse af artikel 7.

I syv ud af de 59 sager er sagen afgjort med en bøde i intervallet fra 15.001 – 20.000 kr. I to af de syv sager foreligger der kun én (alvorligere) overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen. Således har chaufføren i den ene sag, der er afgjort med en bøde på 15.500 kr., overtrådt reglen om dagligt hvil med 76 pct., og i den anden sag, der er afgjort med en bøde på 16.000 kr., er reglen om køretid uden pause overtrådt med 81 pct. Bøderne ses fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. I en sag, der er afgjort med en bøde på 17.000 kr., foreligger der - udover én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen på 5 pct. - en række overtrædelser af reglerne om særtransporter, og det vurderes, at bøden på 17.000 kr. i al væsentlighed skyldes disse overtrædelser. I de øvrige fire sager foreligger der flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og/eller anden lovgivning, men det vurderes, at

bøden for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

To ud af 59 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 20.001 – 30.000 kr. Den ene sag, der er afgjort med en bøde på 22.500 kr., omfatter en overtrædelse af reglen om dagligt hvil med 57 pct. og en overtrædelse af reglen om køretid uden pause på 55 pct., svarende til den takstmæssige bøde på 200 kr. til virksomheden (ejereren/brugeren) pr. pct., reglerne overskrides. Den anden sag er afgjort med en bøde på 24.000 kr. til en udenlandsk virksomhed og omfatter en førers overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 38 pct., en overtrædelse af reglen om daglig køretid på 41 pct. (kumuleret køretid og i samme kørselsforløb) og en overtrædelse af reglen om pauser i køretiden med 107 pct. Bøden i sagen er således fastsat noget under den takstmæssige bøde, der under de nævnte omstændigheder udgør 37.500 kr.

I én sag, hvor sanktionen samtidig er den alvorligste i denne kategori, er bøden fastsat til 31.500 kr. til virksomheden. Sagen omfatter to (alvorlige) overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på henholdsvis 51 pct. (daglig hviletid) og 90 pct. (daglig køretid) samt en anden mindre overtrædelse af forordningen på 15 pct. Bøden svarer til den takstmæssige bøde.

5.3.1. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen i mere end halvdelen (36 sager) af de 59 sager er fastsat til en bøde på 6.000 kr. eller derunder.

I yderligere 11 sager er bøden fastsat i intervallet fra 6.001 – 12.000 kr., og kun i 12 ud af 59 sager overstiger bøden 12.000 kr. I disse 12 sager har der foreligget flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og/eller eventuelt anden lovgivning, f.eks. færdselsloven, hvilket er årsagen til de højere bøder. I nogle af sagerne skyldes den høje bøde, at der er tale om procentvise mere alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Den højeste bøde i denne kategori er på 31.500 kr. til virksomheden.

Bøderne i de 59 sager er helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde på 200 kr. pr. pct.. I nogle få tilfælde er bøden fastsat til et beløb, der ligger under den takstmæssige bøde, uden at det er muligt nærmere at vurdere baggrunden herfor.

Den sag (sag nr. 10), hvor virksomhedsejeren, der også var fører af køretøjet, blev frakendt førerretten betinget, er nærmere beskrevet i afsnit 8 og i bilag 2, der indeholder en nærmere beskrivelse af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten.

5.4. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 7 om pauser i køretiden

Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 blev der gennemført visse lempelser af sanktionerne ved overtrædelse af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden. Lempelserne består

bl.a. i, at den generelle tolerancegrænse på 5 pct. ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen i forhold til overtrædelser af artikel 7 er erstattet af en fem minutters tolerance på hver pause. Herudover skete der ændring af praksis for, hvornår der skal ske kumulation af køretiden (sammenlægning af den køretid, som ligger på hver side af en utilstrækkelig pause) ved overskridelse af reglerne om pause. Der blev endelig indført 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. Ændringerne, der trådte i kraft den 11. april 2007, finder anvendelse på sager, som denne dato endnu ikke er endeligt afgjort.

På baggrund af disse ændringer i praksis er overtrædelser af denne art gennemgået særskilt. Der er tale om ca. 100 sager, der omfatter én eller flere overtrædelser af reglen om køretid uden pause.

Gennemgangen har vist, at der i 45 af de pågældende sager formentlig foreligger et overgangsprobleme, idet der i disse sager tilsyneladende er fastsat sanktioner i overensstemmelse med de forud for 11. april 2007 gældende retningslinjer. I en meget stor del af sagerne er et bødeforelæg udsendt eller et anklageskrift således afsendt til retten inden den 11. april 2007, hvor cirkulæreskrivelsen trådte i kraft, mens sagerne først ses afgjort efter denne dato. Det er nærliggende at antage, at cirkulæreskrivelsen ikke er anvendt i forbindelse med disse sager, fordi den trådte i kraft efter, at sagsbehandlingen i politikredsene var afsluttet, men inden sagernes endelige afgørelse.

Sagerne vil derfor blive tilbagesendt til de respektive politikredse med henblik på en fornyet vurdering. På den baggrund er sagerne endvidere ikke medtaget i denne redegørelse, hverken i skemaet i afsnit 4.2. eller omtalt yderligere.

I de øvrige sager af denne art ses bøderne fastsat i overensstemmelse med de nye retningslinier, hvilket i de fleste sager har medført noget mindre bødestørrelser. Sagerne giver i øvrigt ikke anledning til særlige bemærkninger.

Det kan tilføjes, at den ændrede praksis også i nogle sager har medført frifindelse, men sager, der ikke er endt med sanktioner, er ikke medtaget i denne undersøgelse.

6. Overtrædelse af kontrolapparatforordningen

6.1. Indledning

318 ud af 514 sager angår overtrædelse af kontrolapparatforordningen – uden at der samtidig er sket overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen – og eventuelt overtrædelser af anden lovgivning, herunder færdselsloven.

Heraf er der i 143 sager fastsat en sanktion til føreren for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og i 175 sager fastsat en sanktion til virksomheden (ejerens/brugeren) som følge af førerens overtrædelser af kontrolapparatforordningen, eventuelt som følge af virksomhedsejerens egen kørsel for virksomheden.

6.2. Sanktionen til føreren

Sanktionen til føreren ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen fastsættes som udgangspunkt til en bøde på 3.000 kr. pr. overtrædelse, jf. nærmere afsnit 3.3.

Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis han inden for en periode på tre år begår tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget.

I redegørelsen indgår som nævnt 143 sager, hvor en chauffør er pålagt straf for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, uden der samtidig er sket overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

99 af de 143 sager er afgjort af politiet med et bødeforelæg. De resterende 44 sager er afgjort indenretligt med dom eller bødevedtagelse.

Sanktionen til føreren i de 143 sager varierer fra en bøde på 1.000 kr. til en bøde på 40.000 kr. Derudover er chaufføren i en sag idømt en betinget dom på fængsel i 10 dage for andre overtrædelser og en tillægsbøde på 9.000 kr.

84 ud af 143 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 0 – 3.000 kr. I tre af disse sager er bøden fastsat til et beløb, der er mindre end den takstmæssige bøde på 3.000 kr. pr. overtrædelse. I en sag, hvor det udover en overtrædelse af færdselsloven kunne konstateres, at der var foretaget uautoriseret indgreb i kontrolapparatet eller dets forbindelser på et køretøj, der blev ført af en udenlandsk chauffør, er bøden til chaufføren fastsat til 1.000 kr. I en anden sag, hvor bøden er fastsat til 2.000 kr., havde en chauffør overtrådt artikel 15, stk. 7, om førerens pligt til at medbringe diagramark under kørsel og endvidere overtrådt færdselsloven ved at have foretaget overhaling, hvor det var forbudt. Det fremgår af dommen i denne sag, at retten ved strafudmålingen lagde vægt på, at diagramarkene efter det oplyste lå i en anden bus, der kørte sammen med tiltaltes bus, og at diagramarkene i øvrigt efter det oplyste overholdt reglerne. I den sidste sag, der omfatter én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, er bøden til en udenlandsk chauffør fastsat til 300 euro (ca. 2.200 kr.).

81 af de 84 sager er afgjort med en bøde på 3.000 kr. for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I 73 sager har der været tale om én overtrædelse af forordningen, i tre sager forelå der flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen, og i fem sager forelå der samtidig overtrædelse af anden lovgivning, f.eks. færdselsloven. Bøden på 3.000 kr. svarer til den takstmæssige bøde til føreren ved én overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

43 sager af de 143 sager er afgjort med en bøde, der er fastsat i intervallet fra 3.001 kr. – 6.000 kr. I 31 af disse sager foreligger der én overtrædelse af kontrolapparatforordningen samt yderligere overtrædelse af anden lovgivning, herunder færdselsloven, hvilket er årsagen til, at bøden overstiger den takstmæssige bøde for én overtrædelse af forordningen.

12 af de 43 sager er afgjort med en bøde på 6.000 kr. I 11 af de 12 sager foreligger der to overtrædelser af kontrolapparatforordningen, og bøden på 6.000 kr. svarer til den takstmæssige bøde ved to overtrædelser af forordningen. I den sidste af de 12 sager, der er afgjort med en bøde på 6.000 kr., havde en chauffør undladt at anvende diagramark under kørsel med en lastbil, der var registreret til en virksomhed, som var ejet af chaufførens ægtefælle. Der kan herved være sket en fastsættelse af bøden til chaufføren som en virksomhedsbøde, selv om der formentlig burde være pålagt både chaufføren og virksomheden bødeansvar.

Fem af de 143 sager er afgjort med en bøde, der er fastsat i intervallet fra 6.001 – 9.000 kr. I to sager er der fastsat bøder på 7.000 kr., og i en sag er der fastsat en bøde på 7.500 kr. I sagerne foreligger der flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen og/eller af anden lovgivning. I to sager er der fastsat en bøde på 9.000 kr., idet bøden på 9.000 kr. i den ene sag er fastsat som en tillægsstraf til en betinget fængselsstraf på 10 dage for overtrædelse af straffeloven og flere andre overtrædelser af færdselsloven. I begge sager, hvor bøden er fastsat til 9.000 kr., forelå der tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, og den fastsatte bøde svarer således til den takstmæssige bøde.

I seks af de 143 sager er der fastsat bøder i intervallet fra 9.001 kr. – 12.000 kr. I en sag (sag nr. 22) er der fastsat en bøde på 9.500 kr. for tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen og en overtrædelse af færdselsloven, der medfører en bøde på 500 kr. Der skete desuden betinget frakendelse af førerretten. Sanktionen svarer til den takstmæssige bøde, ligesom der skal ske betinget frakendelse ved tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

I to sager er bøden fastsat til 10.000 kr. Den ene sag vedrører tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen og to overtrædelser af færdselsloven og bekendtgørelse om godskørsel, hvilket er årsagen til, at bøden overstiger den takstmæssige bøde for tre overtrædelser. Uagtet der er tale om tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, er der ikke sket frakendelse af førerretten. I den anden sag er bøden fastsat til 10.000 kr. i et tilfælde, hvor en udenlandsk chauffør førte lastbil uden at have erhvervet kørekort til lastbil og uden at anvende diagramark i kontrolapparatet. Bøden for at have kørt lastbil uden kørekort dertil er 5.000 kr., og overtrædelsen af kontrolapparatforordningen skal fastsættes til 3.000 kr. til føreren, og den takstmæssige bøde er således 8.000 kr. Er føreren samtidig også ejer af køretøjet, hvilket kan have været tilfældet i sagen, udgør den takstmæssige bøde 11.000 kr.

I en sag, der vedrører tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen og en overtrædelse af færdselsloven, som har medført en bøde på 10.500 kr., er der (alene) sket frakendelse af førerretten på grund af færdselslovsovertrædelsen. To sager er afgjort med en bøde på 12.000 kr., idet der i den ene sag er tale om en tillægsbøde til en betinget frihedsstraf på 7 dage for overtrædelse af straffeloven og en (ubetinget) frakendelse af førerretten i 1 år. Under hensyn til, at dommen omfatter adskillige overtrædelser af bl.a. straffeloven og færdselsloven, er det ikke muligt isoleret set at vurdere sanktionen for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I den anden sag (sag nr. 23) havde en chauffør anvendt et diagramark i mere end 24 timer (overtrædelse af artikel 15, stk. 2) og havde i 19 tilfælde undladt at udfylde diagramarket korrekt, idet der ikke var anført fyldestgørende oplysninger om for- og efternavn, ligesom chaufføren havde undladt at anføre start- og sluttidspunkt og slutkilometre. Bøden blev som nævnt fastsat til 12.000 kr., og der skete endvidere betinget frakendelse af førerretten. Ved straffast-

sættelsen fulgte retten anklagemyndighedens bødepåstand, og i sagen er der således fastsat en langt mindre bøde end den takstmæssige bøde, der for de 19 overtrædelser af artikel 15, stk. 5, ville udgøre 57.000 kr.

I de resterende fem ud af 143 sager er bøden fastsat fra 12.000 kr. til en bøde på 40.000 kr. I en sag, der er afgjort med en bøde på 15.000 kr., havde chaufføren i 10 tilfælde undladt at anføre sluttidspunkt og slutsted på diagramarkene, ligesom han på en del af arbejdsdagen havde kørt uden at anvende diagramark. Sagen er omtalt nærmere nedenfor i afsnit 6.2.1.

En anden af de fem sager er afgjort med en bøde på 17.500 kr. til en udenlandsk chauffør og omfatter fire overtrædelser af kontrolapparatforordningen og to andre overtrædelser, herunder en overtrædelse af dyreværnsloven, hvor bøden er fastsat til 5.000 kr. Det fremgår, at bøden for overtrædelserne af kontrolapparatforordningen er fastsat til 12.000 kr. svarende til den takstmæssige bøde ved fire overtrædelser. En sag er afgjort med en bøde på 2.400 euro (ca. 17.600 kr.) til en udenlandsk chauffør, som ikke havde medbragt diagramark for forudgående kørsel i seks dage. Under hensyn til bødens størrelse må det antages, at det ikke har været muligt for chaufføren, der som nævnt var udlænding, at fremskaffe de manglende diagramark, og bøden er således fastsat efter antallet af manglende diagramark og svarer til den takstmæssige bøde til føreren ved seks overtrædelser af forordningen. I begge sager burde de udenlandske chauffører have været frakendt førerretten betinget (i Danmark).

I en sag (sag nr. 25), der omfattede 11 overtrædelser af kontrolapparatforordningen og en hastigheds-overtrædelse, er bøden fastsat til 36.500 kr. Forholdet var nærmere det, at en chauffør i 11 dage havde ført en lastbil, hvori der var installeret et digitalt kontrolapparat, uden at han var i besiddelse af et ”førerkort”, som skal anvendes i apparatet, således at der sker registrering af førerens køre- og hviletid. Det fremgik af chaufførens forklaring, at arbejdsgiveren havde bedt ham benytte diagramark, indtil han kunne få et førerkort. Derudover havde chaufføren ført lastbilen med en hastighed, der oversteg den tilladte hastighed med mere end 40 pct. Retten fastsatte bøden til 36.500 kr. og frakendte førerretten (ubetinget) i 1 år. Førerretsfrakendelsen skete også som følge af hastighedsovertrædelsen. Det må antages, at bøden for overtrædelse af kontrolapparatforordningen isoleret set er fastsat til 33.000 kr. svarende til den takstmæssige bøde til føreren ved 11 overtrædelser af kontrolapparatforordningen, idet bøden for hastighedsovertrædelsen takstmæssigt skal fastsættes til 3.500 kr.

Den sidste sag (sag nr. 26) er afgjort med en bøde på 40.000 kr. og (ubetinget) frakendelse af førerretten i 6 måneder til en fører, der blev 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. Chaufføren havde kørt 11.492 kilometer uden at foretage de krævede manuelle optegnelser. I byretten blev chaufføren straffet med en bøde på 30.000 kr. og frakendt førerretten betinget, idet byretten henviste til færdselslovens § 118 a, stk. 5, hvorefter reglen om absolut kumulation (sammenlægning) kan fraviges. Landsretten forhøjede bøden til 40.000 kr. og frakendte førerretten (ubetinget) 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.” Sagen mod arbejdsgiveren er opgivet, idet virksomheden er gået konkurs.

6.2.1. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket

Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet blev det i pkt. 3 præciseret, at der uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på det enkelte ark kun udmåles én bøde pr. diagramark til henholdsvis fører og virksomhed.

Navnlig bestemmelsen i artikel 15, stk. 5, har efter indførelsen af de skærpede sanktioner givet anledning til diskussion, og der er derfor foretaget en nærmere gennemgang af sanktionen i et antal sager, hvori der har været rejst tiltale for overtrædelse af denne regel.

Det fremgår af undersøgelsen, at føreren i 41 af de under afsnit 6.2. nævnte 143 sager har begået en eller flere overtrædelser af artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til at udfylde diagramarket med navn m.v.

Sanktionen i de 41 sager varierer fra en bøde på 3.000 kr. til en bøde på 15.000 kr. De 41 sager omfatter et samlet antal overtrædelser på 297.

25 af de 41 sager er afgjort med en bøde på 3.000 kr. 10 af disse sager omfatter én overtrædelse af artikel 15, stk. 5, og bøden svarer til den takstmæssige bøde. Overtrædelserne angik i otte af disse sager manglende udfyldelse af diagramarket med førerens navn. I de øvrige 15 sager, som er afgjort med en bøde på 3.000 kr., har der været tale om mere end én overtrædelse af artikel 15, stk. 5. Som eksempel kan nævnes en sag, hvor føreren på syv diagramark udover fornavnet kun havde anført forbogstavet på sit efternavn. I en anden sag havde en fører på 26 diagramark undladt at påføre oplysning om slutdato og slutsted, ligesom startstedet var ulæseligt på alle diagramark. Hovedparten af de 15 sager er opstået som følge af virksomhedskontrol, og i flere af sagerne er overtrædelserne begået i september måned 2005, dvs. umiddelbart efter indførelsen af de skærpede sanktioner. Som det fremgår, er der udvist konduite i forbindelse med fastsættelsen af bøden, og der har ikke i nogen af de nævnte sager, hvor der har foreligget mere end tre overtrædelser af artikel 15, stk. 5, i kontrolapparatforordningen, været nedlagt påstand om frakendelse af førerretten.

I ni ud af de 41 sager er bøden fastsat i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. Tre af sagerne omfatter en overtrædelse af reglen i artikel 15, stk. 5, samt yderligere en overtrædelse af anden lovgivning, f.eks. færdselsloven. To sager, hvor bøden er fastsat til 6.000 kr., omfatter en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, samt yderligere en overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Det vurderes, at sanktionen for overtrædelse af bestemmelsen i artikel 15, stk. 5, er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

I en af de ni sager, hvor bøden er fastsat til 4.000 kr., fungerede kontrolapparatet ikke, ligesom diagramarket, der sad i kontrolapparatet, ikke var forsynet med navn. Derudover forelå der en overtrædelse af færdselsloven. I en anden sag havde chaufføren i tre tilfælde benyttet diagramarket i mere end 24 timer, ligesom der på alle tre diagramark manglede dato for kørselens afslutning. Sagen er afgjort med en bøde på 9.000 kr., der dog blev nedsat med halvdelen til 4.500 kr., da tiltalte var pensionist. I den sidste sag, som er afgjort med en bøde på 6.000 kr., forelå der en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, som omfattede fire diagramark, hvorpå der manglede oplysninger om slutkilometer samt yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Henset til antallet af overtrædelser og bødens størrelse i de tre sager, er der således ved bødefastsættelsen udvist en vis konduite i forbindelse med overtrædelser af artikel 15, stk. 5.

Seks ud af de 41 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 6.001 – 12.000 kr. I fem af sagerne, hvor der foreligger en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, idet diagramarkene bl.a. ikke var udfyldt med navn og/eller registreringsnummer, er bøden for overtrædelser af artikel 15, stk. 5, fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. I den sjette sag (sag nr. 23) havde en chauffør anvendt et diagramark i mere end 24 timer (overtrædelse af artikel 15, stk. 2) og i 19 tilfælde undladt at udfylde diagramarket korrekt, idet der bl.a. ikke var anført fyldestgørende oplysninger om for- og efternavn, ligesom chaufføren havde undladt at anføre start- og sluttidspunkt og slutkilometre i de 19 tilfælde. Bøden blev fastsat til 12.000 kr. og der skete endvidere betinget frakendelse af førerretten. Ved straffastsættelsen fulgte retten anklagemyndighedens bødepåstand, og i sagen er der således fastsat en langt mindre bøde end den takstmæssige bøde, der for de 19 overtrædelser af artikel 15, stk. 5, ville udgøre 57.000 kr.

I én sag, hvor bøden er fastsat til 15.000 kr., (sag nr. 24) havde chaufføren i 10 tilfælde undladt at anføre sluttidspunkt og slutsted på diagramarkene, ligesom han på en del af arbejdsdagen havde kørt uden at anvende diagramark. Det var oplyst, at chaufføren forud for den aktuelle ansættelse kun havde foretaget kørsel, der var undtaget fra reglerne om køre- og hviletid, og derfor ikke var vant til at anvende diagramark og kontrolapparat. Retten fastsatte bøden til 15.000 kr. og fraveg således hovedreglen om absolut kumulation og frakendte førerretten (ubetinget) i 6 måneder. Som begrundelse herfor henviste retten til det oplyste om tiltaltes personlige forhold og til den tid, der var forløbet, siden forholdene var begået. Den takstmæssige bøde ved 10 overtrædelser af kontrolapparatforordningen er 30.000 kr. I sagen er der dels ved politiets udfærdigelse af anklageskriftet udvist ”konduite”, og ved rettens vurdering af sagen taget hensyn til de konkrete omstændigheder i sagen.

6.2.2. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til føreren ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen i mere end halvdelen (84 sager) af de 143 sager er fastsat til en bøde på 3.000 kr. eller derunder, svarende til den takstmæssige bøde ved én overtrædelse af forordningen.

I yderligere 43 sager er bøden fastsat i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. og kun i 16 ud af 143 sager overstiger bøden 6.000 kr. I disse 16 sager har der foreligget flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen og eventuelt anden lovgivning, f.eks. færdselsloven, hvilket er årsagen til de højere bøder. Den højeste bøde i denne kategori er på 40.000 kr. til føreren.

Bøderne i de 143 sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde på 3.000 kr. pr. overtrædelse, idet der dog ses flere eksempler på, at reglen om absolut kumulation (sammenlægning) er fraveget, således at den samlede bøde er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde. Navnlig i sager om overtrædelse af reglen i forordningens artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til at udfylde diagramarket med for- og efternavn mv., er der i flere tilfælde i forbindelse med bødefastsættelsen udvist konduite, idet bøderne i sagerne er fastsat til et lavere beløb end den bøde, der burde være fastsat ud fra det faktiske antal overtrædelser af artikel 15, stk. 5.

De sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af kontrolapparatforordningen, er beskrevet nærmere i afsnit 8 og i bilag 2, der indeholder en nærmere beskrivelse af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten. Der ville så vidt ses have været grundlag for betinget frakendelse i nogle yderligere sager vedrørende udenlandske chauffører. Baggrunden for, at denne sanktion ikke er blevet pålagt, er formentlig, at der kan være betydelige vanskeligheder heri, når den sigtede kun opholder sig meget kortvarigt i Danmark, og at en betinget frakendelse i disse situationer desuden får en meget begrænset virkning, fordi frakendelsen kun gælder her i landet.

6.3. Sanktionen til virksomheden (ejer/bruger)

Sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen fastsættes som udgangspunkt til en bøde på 6.000 kr. pr. overtrædelse, jf. nærmere afsnit 3.3.

I redegørelsen indgår 175 sager, hvor en virksomhed er pålagt straf for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, uden at der samtidig er sket overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen. I hovedparten af sagerne udspringer strafansvaret for virksomheden (ejer/bruger) af førerens overtrædelse af reglerne, jf. ovenfor i afsnit 2 om det objektive ansvar, som påhviler arbejdsgiveren. Det forekommer endvidere, at virksomhedsejeren har udført kørsel i et af virksomhedens køretøjer og således også er at betragte som fører. I disse tilfælde pålægges der som udgangspunkt et virksomhedsansvar (ejer/bruger) i anledning af overtrædelserne. Endelig indgår der et større antal sager vedrørende overtrædelse af kontrolapparatforordningen, hvor der kun kan pålægges virksomheden strafansvar som f.eks. ved overtrædelse af reglen om, at kontrolapparatet skal godkendes hvert 2. år af en autoriseret installatør.

Det fremgår, at 150 af 175 sager er afgjort af politiet med bødeforelæg. De resterende 25 sager er afgjort indenretligt ved dom eller ved vedtagelse af bøde i retten.

Sanktionen i de 175 sager varierer fra en bøde på 1.000 kr. til en bøde på 36.000 kr.

117 ud af 175 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 0 – 6.000 kr. 14 af disse, hvor der foreligger mindst én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, er afgjort med en bøde, der er mindre end den takstmæssige bøde på 6.000 kr. I et tilfælde, hvor sagen har været behandlet i retten, fremgår det, at nedsættelsen af bøden fra 6.000 kr. til 3.000 kr. er helt konkret begrundet. I de øvrige 13 sager findes ikke nogen nærmere begrundelse for, at bøden er fastsat til et mindre beløb end 6.000 kr.

103 ud af de 117 sager er afgjort med en bøde på 6.000 kr. I hovedparten af sagerne (91) foreligger der kun én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og bøderne er således fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

I 34 ud af de 175 sager er bøden fastsat i intervallet fra 6.001 kr. – 9.000 kr., hvilket skyldes, at der i sagen har foreligget mere end én overtrædelse af kontrolapparatforordningen eller overtrædelser af anden lovgivning, herunder færdselsloven. Det vurderes, at sanktionen for overtrædelser af kontrolapparatforordningen er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde, idet der dog i enkelte tilfælde er fastsat en mildere sanktion. Der henvises i øvrigt til afsnit 6.3.2., hvori 17 af disse sager er nærmere beskrevet.

13 ud af 175 sager er afgjort med bøder i intervallet fra 9.001 kr. – 12.000 kr. En sag, der er afgjort med en bøde på 9.500 kr., omfatter én overtrædelse af kontrolapparatforordningen samt en overtrædelse af reglerne om overlæs. I en anden lidt atypisk sag, som er afgjort med en bøde på 11.500 kr., havde en ejer af en ”minibus” udført erhvervsmæssig personbefordring med bussen, selv om han ikke havde tilladelse eller kørekort dertil, ligesom bussen ikke var forsynet med kontrolapparat. Det vurderes umiddelbart, at bøden for overtrædelser af kontrolapparatforordningen i begge sager er fastsat til den takstmæssige bøde. De øvrige 11 sager er afgjort med en bøde på 12.000 kr., og omfatter alle – bortset fra en sag – to overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Den ene sag omfatter udover en overtrædelse af kontrolapparatforordningen flere overtrædelser af godsloven, men det vurderes, at bøden i denne sag og i de øvrige 10 sager svarer til den takstmæssige bøde.

I to ud af de 175 sager er bøden fastsat i intervallet fra 12.001 kr. – 15.000 kr. Begge sager er afgjort med en bøde på 14.000 kr., og indeholder begge yderligere overtrædelser af færdselsloven og reglerne om særtransporter. Det vurderes dog, at bøden for overtrædelse af kontrolapparatforordningen er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

Fem ud af 175 sager er afgjort med bøder i intervallet fra 15.001 kr. – 20.000 kr. De tre af sagerne, der er afgjort med bøder på henholdsvis 16.500 kr. og 18.000 (to sager) er omtalt nærmere nedenfor i afsnit 6.3.1. og 6.3.2. De to resterende sager er afgjort med bøder på henholdsvis 17.000 kr. (omfattende to overtrædelser af kontrolapparatforordningen og kørsel uden at have kørekort til lastbil, der straffes

med en bøde på 5.000 kr.) og på 18.000 kr. (omfattende tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen). I begge sager vurderes det, at bøden svarer til den takstmæssige bøde.

I to ud af de 175 sager er bøden fastsat i intervallet fra 20.001 kr. – 30.000 kr. Sagerne, der er afgjort med bøder på 23.000 kr. og 24.000 kr., er omtalt nærmere nedenfor i afsnit 6.3.1.

To ud af 175 sager er afgjort med bøder i intervallet fra 30.001 – 40.000 kr. De to sager, hvor bøden til virksomheden er fastsat til 36.000 kr., udgør de højeste bøder i denne kategori. Sagerne er omtalt nedenfor i afsnit 6.3.1, hvor sanktionen til virksomheden ved førerens overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket er nærmere belyst.

6.3.1. Særligt om sanktionen ved overtrædelse af artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket

Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet blev det i pkt. 3 præciseret, at der uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på det enkelte ark kun udmåles én bøde pr. diagramark til henholdsvis fører og virksomhed.

Som det er nævnt i afsnit 6.2.1. har navnlig bestemmelsen i artikel 15, stk. 5, efter indførelsen af de skærpede sanktioner givet anledning til diskussion, og der er derfor foretaget en nærmere gennemgang af sanktionen i et antal sager, hvori der har været rejst tiltale for overtrædelse af denne regel.

Det fremgår af undersøgelsen, at 25 sager ud af de 175 om arbejdsgiveransvar omfatter overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til at udfylde diagramarket med for- og efternavn mv.

Sanktionen i de 25 sager varierer fra 1.500 kr. til 36.000 kr. til virksomheden.

I 3 ud af 25 sager er bøden fastsat til et beløb, der er mindre end den takstmæssige bøde på 6.000 kr. Således er en sag, hvor førerens diagramark bl.a. ikke var udfyldt med for- og efternavn, og hvor føreren ikke havde kørekort til lastbil, afgjort med en bøde på 1.500 kr. til virksomheden. Den takstmæssige bøde under de nævnte omstændigheder er 11.000 kr., idet bøden for at overlade en lastbil til en person, der ikke har kørekort dertil, er 5.000 kr. To sager er afgjort indenretligt (ved en udeblivelsesdom og en bødevedtagelse) med en bøde på 4.000 kr. I begge sager bestod overtrædelsen af artikel 15, stk. 5, i, at diagramarket ikke var udfyldt med navn. Derudover forelå i begge sager yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Det fremgår ikke, hvad der er baggrunden for, at bøden i sagerne er fastsat til mindre beløb end den sædvanlige bødetakst.

12 ud af 25 sager er afgjort med en bøde på 6.000 kr. I seks af disse sager foreligger der én overtrædelse af artikel 15, stk. 5, og den fastsatte bøde svarer således til den takstmæssige bøde. I to sager foreligger der yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og i fire sager foreligger der endvidere mere end én overtrædelse af artikel 15, stk. 5. Således er der f.eks. i en af sagerne tale om

mangelfuld udfyldning af seks diagramark med bl.a. oplysninger om bestemmelsessted, og i en anden sag havde chaufføren ikke udfyldt seks diagramark med efternavn. I disse sager er der henset til antallet af overtrædelser og bødens størrelse udvist konduite i forbindelse med afgørelsen af sagen.

10 sager er afgjort med en bøde, der overstiger den takstmæssige bøde på 6.000 kr. I en af disse sager, der er afgjort med et bødeforelæg på 6.500 kr., havde en chauffør, der samtidig var ejer af vognmandsvirksomheden, udfyldt tre diagramark mangelfuldt. Således var bl.a. et diagramark slet ikke udfyldt, på et andet var der anvendt forkortelse for navnet, og på det tredje var der kun anført fornavn. På de tre diagramark var der endvidere en overtrædelse af forordningens artikel 15, stk. 2, idet arkene var anvendt i mere end 24 timer, hvorved der fremkom dobbeltmarkering. Derudover forelå yderligere en overtrædelse af færdselsloven. Under hensyn til antallet af overtrædelser er der således ved bødefastsættelsen udvist konduite i forbindelse med afgørelsen af sagen.

Tre af de 10 sager er afgjort med en bøde på 12.000 kr. I sagerne foreligger der en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, og yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og bøderne er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde ved to overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

To sager er afgjort med en bøde på 18.000 kr. I den ene sag forelå én overtrædelse af artikel 15, stk. 5, sammen med to andre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, og bøden er således fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. I den anden sag var fire diagramark udfyldt ukorrekt med hensyn til oplysninger om slutkilometre, mens fire andre diagramark (tilhørende en anden chauffør) ligeledes var mangelfuldt udfyldt. Derudover forelå der yderligere en overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2. Under hensyn til antallet af overtrædelser af artikel 15, stk. 5, er der således ved bødefastsættelsen udvist konduite i forbindelse med afgørelsen af sagen.

En sag er afgjort med en bøde på 23.000 kr. til virksomheden. Sagen omfatter en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, vedrørende et diagramark, der ikke var udfyldt korrekt med hensyn til slutdato og slutkilometer. Derudover foreligger der to yderligere overtrædelser af kontrolapparatforordningen samt fire overtrædelser af anden lovgivning. På baggrund heraf er vurderingen af sanktionen for overtrædelse af artikel 15, stk. 5, behæftet med en vis usikkerhed, men det må antages, at bøden for overtrædelsen af artikel 15, stk. 5, isoleret set har været på 6.000 kr., svarende til den takstmæssige bøde ved én overtrædelse af forordningen.

I en sag, hvor der forelå flere forskellige udfyldningsmangler på fire diagramark, er bøden til virksomheden fastsat til 24.000 kr., svarende til den takstmæssige bøde ved fire overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

To af de 10 sager er afgjort med en bøde på 36.000 kr. Den ene sag omfatter dels en overtrædelse af artikel 15, stk. 5, hvor der på et diagramark (for en ukendt chauffør) bl.a. manglede for- og efternavn, og en anden chaufførs overtrædelse af artikel 15, stk. 2, idet han havde anvendt diagramarket i mere end 24 timer. Derudover omfattede sagen overtrædelse af artikel 15, stk. 5, idet der på 19 diagramark tilhørende en tredje chauffør forelå forskellige udfyldningsmangler, ligesom denne chauffør også

havde anvendt et diagramark i mere end 24 timer. Under hensyn til antallet af overtrædelser sammenholdt med bødens størrelse er der udvist en vis konduite i forbindelse med politiets afgørelse af sagen.

Den anden sag, der er afgjort med en bøde på 36.000 kr., omfatter seks overtrædelser af bestemmelsen i artikel 15, stk. 5, idet et diagramark ikke var påført oplysninger om registreringsnummer og de fem øvrige diagramark manglede oplysning om registreringsnummer og slutkilometer. Bøden på 36.000 kr. svarer til den takstmæssige bøde ved seks overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

6.3.2. Særligt om overtrædelse af reglen om 2 års eftersyn af kontrolapparatet

I forbindelse med gennemgangen af sagerne kan det konstateres, at der i 85 ud af 175 sager er pålagt virksomheden straf for overtrædelse af § 12, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, jf. bilag 1 til kontrolapparatforordningen. Bestemmelsen omhandler ejerens/brugerens pligter i relation til installering, afprøvning og periodisk eftersyn af kontrolapparatet. Ved denne overtrædelsestype påhviler strafansvaret kun virksomheden (ejerens/brugeren), og føreren kan således ikke straffes i relation til sådanne overtrædelser.

I alle de 85 sager er der sket overtrædelse af reglen om, at kontrolapparatet hvert 2. år skal kontrolleres af en autoriseret installatør. Overskridelsen af datoen for 2 års eftersynet varierer. I én sag er fristen overskredet med adskillige år (12 år i et tilfælde). I få sager har overskridelsen været af kortere varighed.

Sanktionerne varierer fra en bøde på 1.000 kr. til en bøde på 16.500 kr.

I ni ud af 85 sager er bøden fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde på 6.000 kr. for én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I fire sager er bøden fastsat til 1.000 kr., i én sag er bøden fastsat til 1.500 kr., og i fire sager er bøden fastsat til 3.000 kr. Det fremgår ikke af de ni sager, med hvilken begrundelse den takstmæssige bøde på 6.000 kr. er fraveget i forbindelse med afgørelsen af sagen.

I 53 ud af 85 sager er bøden fastsat til 6.000 kr. svarende til den takstmæssige bøde. I tre af sagerne indgår yderligere én overtrædelse af anden lovgivning, der dog ikke kan antages at have haft indflydelse på straffen. I en af de 53 sager blev køretøjet ført af vognmanden selv, der ikke anvendte diagramark i kontrolapparatet, ligesom apparatet ikke var 2 års godkendt. Bøden er således noget mindre end den takstmæssige bøde, der er 12.000 kr. ved to overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvor føreren samtidig også er ejer af køretøjet.

I 17 ud af 85 sager er bøden fastsat i intervallet fra 6.001 til 9.000 kr. I 10 af disse sager er bøden fastsat til 6.500 kr. I en af sagerne, der er afgjort med en bøde på 6.500 kr., havde vognmanden selv ført lastbilen og betjent kontrolapparatet ukorrekt, ligesom apparatet ikke var godkendt inden for de seneste 2 år. Derudover forelå en overtrædelse af færdselsloven. Bøden på 6.500 kr. er fastsat noget under den takstmæssige bøde, der er 12.000 kr. ved to overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvor føreren samtidig også er ejer af køretøjet, hvortil skal lægges 500 kr. for overtrædelsen af færdselslo-

ven. I de øvrige ni sager foreligger der samtidig yderligere én overtrædelse af anden lovgivning, hvor bøden skal fastsættes til 500 kr., og sanktionen til virksomheden er i disse sager således fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

I de syv resterende sager foreligger der en eller flere overtrædelser af anden lovgivning eller andre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvilket er årsagen til, at bøden i disse tilfælde overstiger taksten på 6.000 kr. for én overtrædelse af forordningen. I to af sagerne, hvor bøderne er fastsat til henholdsvis 8.000 kr. og 9.000 kr., har der samtidig foreligget yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og bøden i disse sager er således fastsat noget under den takstmæssige bøde for to overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

I fem ud af 85 sager er bøden fastsat i intervallet fra 9.000 kr. til 12.000 kr. I alle sager foreligger der flere overtrædelser af anden lovgivning eller flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvilket er årsagen til, at bøden er fastsat højere end den takstmæssige. Således foreligger der f.eks. i tre af sagerne, der er afgjort med en bøde på 12.000 kr., yderligere én overtrædelse af kontrolapparatforordningen, og bøden svarer til den takstmæssige bøde ved to overtrædelser af forordningen.

I én sag, hvor der udover overtrædelser af kravet om 2 års kontrol, foreligger yderligere en overtrædelse af kontrolapparatforordningen og flere andre overtrædelser, herunder overtrædelse af reglerne om kørsel med særtransporter, idet der bl.a. ikke var indhentet tilladelse til kørsel med særtransporten, er bøden fastsat til 16.500 kr. Det vurderes, at sanktionen for overtrædelserne af kontrolapparatforordningen er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

6.3.3. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen i mere end halvdelen (117 sager) af de 175 sager er fastsat til en bøde på 6.000 kr. eller derunder, svarende til den takstmæssige bøde ved én overtrædelse af forordningen.

I yderligere 47 sager er bøden fastsat i intervallet fra 6.001 – 12.000 kr., og kun i 11 ud af 175 sager overstiger bøden 12.000 kr. I disse 11 sager har der foreligget flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen og eventuelt anden lovgivning, f.eks. færdselsloven, hvilket er årsagen til de højere bøder. Den højeste bøde i denne kategori er på 36.000 kr. til virksomheden.

Bøderne i de 175 sager er som udgangspunkt fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde på 6.000 kr. pr. overtrædelse, idet der dog i en del tilfælde er fastsat en bøde, der er mindre end den takstmæssige bøde på 6.000 kr., ligesom der ses flere eksempler på, at reglen om absolut kumulation (sammenlægning) er fraveget, således at den samlede bøde er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde. Navnlig i de sager, hvori der er sket overtrædelse af reglen i forordningens artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til at udfylde diagramark med for- og efternavn mv., er der i flere tilfælde i forbindelse med bødefastsættelsen udvist konduite, idet bøderne i sagerne er fastsat til et lavere beløb end den bøde, der som udgangspunkt burde være fastsat ud fra det faktiske antal overtrædelser af artikel 15, stk. 5.

Undersøgelsen viser endvidere, at der i ca. halvdelen af sagerne (85 sager), hvor arbejdsgiveren er pålagt en sanktion for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, er sket overtrædelse af reglen om, at kontrolapparatet hvert 2. år skal kontrolleres af en autoriseret installatør. Ved denne overtrædelsestype påhviler strafansvaret kun arbejdsgiveren, og føreren kan således ikke straffes.

7. Overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen

7.1. Indledning

60 ud af 514 sager omfatter overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen og eventuelt overtrædelser af anden lovgivning, herunder færdselsloven.

Heraf er der i 32 sager fastsat en sanktion til føreren for overtrædelse af begge forordninger, og i 28 sager fastsat en sanktion til virksomheden (ejer/bruger) som følge af førerens overtrædelser af begge forordninger, eventuelt som følge af virksomhedsejerens egen kørsel for virksomheden.

I de tilfælde, hvor der er en eller flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og en eller flere overtrædelser af kontrolapparatforordningen til samtidig pådømmelse, skal der som udgangspunkt ske en sammenlægning af bøderne for overtrædelserne.

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 for føreren, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, jf. § 125, stk. 1, nr. 5 og 6. Det betyder f.eks., at førerretten frakendes ubetinget, hvis der er konstateret en overtrædelse af den daglige køretid med mere end 30 pct. og samtidig konstateret en tredjegangsovertrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen.

7.2. Sanktionen til føreren

Som det er nævnt ovenfor i afsnit 3.2., fastsættes sanktionen til føreren ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen til en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med én pct.. For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er ”for kort”, fastsættes en pausebøde på 1.500 kr. til føreren. Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis reglerne i køre- og hviletidsforordningen er overskredet med mere end 30 pct.. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget.

Sanktionen til føreren ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen fastsættes som udgangspunkt til en bøde på 3.000 kr. pr. overtrædelse, jf. nærmere afsnit 3.3. Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis han inden for en periode på tre år begår tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen. Frakendelsen sker som udgangspunkt betinget.

I 32 sager er der fastsat en sanktion til føreren, hvor der både er sket overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Det fremgår, at 18 af 32 sager er afgjort af politiet med bødeforelæg. De resterende 14 sager er afgjort indenretligt ved dom eller ved vedtagelse af bøde i retten.

Sanktionen i de 32 sager varierer fra en bøde på 3.000 kr. til en bøde på 38.700 kr. Derudover er straffen i en sag fastsat til betinget fængsel i 10 dage bl.a. med vilkår om samfundstjeneste og en samlet bøde på 35.000 kr. samt (ubetinget) frakendelse af førerretten. Straffen i en anden sag er endvidere fastsat til betinget fængsel i 30 dage med vilkår om bl.a. samfundstjeneste og en bøde på 18.400 kr. samt (ubetinget) frakendelse af førerretten. Fængselsstraffen i de to sager skyldes overtrædelse af andre regler i færdselsloven (spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden).

Tre af de 32 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 0 – 3.000 kr. til føreren. I alle tre sager, der er afgjort med en bøde på 3.000 kr., foreligger der én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og én overtrædelse af kontrolapparatforordningen til pådømmelse samtidig. I den ene sag havde føreren overtrådt reglen i kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket, idet han i 10 tilfælde ikke havde påført diagramarket oplysning om skift af køretøj, samt overtrådt reglen i køre- og hviletidsforordningen om daglig hviletid med 27 pct. Bøden på de 3.000 kr. er noget lavere end en takstmæssige bøde, idet alene overtrædelsen af køre- og hviletidsforordningen skal straffes med en bøde på 2.700 kr. (uafrundet), og der er således udvist ”konduite” i forbindelse med overtrædelsen af artikel 15, stk. 5. I de to andre sager, der er afgjort med en bøde på 3.000 kr., førte to udenlandske chauffører køretøjet sammen og begik under kørslen to overtrædelser af reglen om dagligt hvil med 53 pct. og 6 pct., ligesom chaufførerne i en del af perioden som fører eller medfører undlod at anvende diagramark i kontrolapparatet. Bøden på 3.000 kr. er fastsat noget under den takstmæssige bøde, der er på 9.000 kr. (oprundet). Der burde endvidere være sket betinget frakendelse af førerretten for overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen.

I 11 af de 32 sager er bøden fastsat i intervallet fra 3.001 – 6.000 kr. Syv af de 11 sager er afgjort med en takstmæssig bøde, hvor der er foretaget en fuldstændig sammenlægning af bøden for overtrædelse af begge forordninger. I tre sager, hvor der udover en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen tillige foreligger flere overtrædelser af artikel 15, stk. 5, om udfyldning af diagramarket i kontrolapparatforordningen, vurderes bøden for denne overtrædelse isoleret set fastsat til 3.000 kr., og der er således udvist en vis konduite i forbindelse med bødefastsættelsen. I den sidste sag (sag nr. 3), der er afgjort med en bøde på 2.500 kr. og 200 euro (i alt ca. 4.000 kr.) og betinget frakendelse af førerretten, havde en udenlandsk chauffør overtrådt reglen om dagligt hvil med 37 pct. og unødigt foretaget udskiftning af diagramarket. Bøden til chaufføren er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde, der under de nævnte omstændigheder ville være på 7.000 kr. (oprundet).

Seks af de 32 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 6.001 – 9.000 kr. Alle seks sager er afgjort med en takstmæssig bøde, hvor der er foretaget en fuldstændig sammenlægning af bøden for overtræ-

delserne af begge forordninger. I en sag er der tillige sket betinget frakendelse af førerretten (sag nr. 9).

I tre ud af de 32 sager er der fastsat bøde i intervallet fra 9.001 – 12.000 kr. En af de tre sager (sag nr. 13) er afgjort med en bøde på 9.500 kr. og betinget frakendelse af førerretten og omfatter én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med 34 pct. og to overtrædelser af kontrolapparatforordningen. En anden sag er afgjort med en bøde på 10.500 kr. til en udenlandsk chauffør, der havde overtrådt reglen om daglig køretid med 50 pct. (sammenlagt køretid), overtrådt reglen om dagligt hvil med 25 pct. samt overtrådt kontrolapparatforordningen ved unødigt at have skiftet diagramarket. I begge sager svarer den fastsatte bøde til den takstmæssige bøde. I den tredje sag (sag nr. 27), der er afgjort med en bøde på 10.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten, forelå der to overtrædelser af reglen om dagligt hvil på 15 pct. og 38 pct. samt tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, idet føreren i tre tilfælde ikke havde anvendt diagramark i kontrolapparatet. Bøden på 10.000 kr. er fastsat til et noget mindre beløb end den takstmæssige bøde, der ville være på 14.500 kr. (oprundet). Årsagen hertil er, at retten (og anklagemyndigheden) fandt, at der forelå undskyldelige omstændigheder i forbindelse med overtrædelserne af kontrolapparatforordningen, hvilket tillige er årsagen til, at der (kun) skete betinget frakendelse af førerretten.

Tre af de 32 sager er afgjort med bøde i intervallet fra 12.001 – 15.000 kr. I den ene sag, hvor bøden er fastsat til 13.000 kr., havde en udenlandsk chauffør overtrådt reglen om daglig hviletid med 59 pct. og reglen om daglig køretid med 65 pct. (sammenlagt køretid) samt overtrådt kontrolapparatforordningen, idet han unødigt havde udskiftet diagramarket, selv om arbejdsperioden ikke var afsluttet. Den takstmæssige bøde udgør under de nævnte omstændigheder 15.500 kr. (oprundet), ligesom der burde være sket (betinget) frakendelse af førerretten som følge af overtrædelserne af reglen om daglig hviletid. I en anden sag, der ligeledes vedrører en udenlandsk chauffør, er bøden fastsat til 13.600 kr. Sagen omfatter en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med 53 pct. (daglig hviletid) og to overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Derudover forelå der en overtrædelse af reglerne om dyretransporter. Det vurderes, at bøden for køre- og hviletidsovertrædelserne er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde, idet der dog ikke er sket (betinget) frakendelse af førerretten, uagtet betingelserne herfor er opfyldte. Årsagen hertil er formentlig procesøkonomiske hensyn, idet den udenlandske chauffør ikke mødte op til retsmødet i sagen. I den sidste sag (sag nr. 15), der er afgjort med en bøde på 14.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten, havde chaufføren begået to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på 59 pct. (sammenlagt køretid) og 36 pct. samt en overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Derudover forelå der tre overtrædelser af reglerne om kørsel med særtransporter, men det vurderes, at bøden i relation til overtrædelserne af køre- og hviletidsreglerne er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

I tre af 32 sager er bøden fastsat i intervallet fra 15.001 – 20.000 kr. I en sag (sag nr. 19) blev straffen fastsat til betinget fængsel i 30 dage med vilkår om bl.a. samfundstjeneste og en bøde på 18.400 kr. Føreren blev endvidere frakendt førerretten (ubetinget) i 6 måneder. Fængselsstraffen i sagen skyldes flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden, og det fremgår af dommen, at bøden for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne isoleret set er fastsat til 11.400 kr. Sagen omfatter to overtrædelser af reglen om dagligt hvil på 19 pct. og 25 pct. og en overtrædelse af reglen om daglig køretid på 78 pct. samt en

overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Det må antages, at overtrædelsen af den daglige køretid har medført frakendelse af førerretten i sagen. Det vurderes imidlertid, at overtrædelsen på 78 pct. skyldes sammenlagt køretid, og at køretiden således ikke isoleret set (dvs. på hver side af det for korte hvil) er overtrådt. I en sådan situation skal der ikke ske frakendelse af førerretten, jf. nærmere afsnit 5.2.2. i bilag 1, og politidirektøren vil blive anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af sagen.

I en anden af de tre sager havde en udenlandsk chauffør begået tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, en overtrædelse af reglen om dagligt hvil med 22 pct. samt en overtrædelse af den daglige køretid på 51 pct. (sammenlagt køretid). Sagen er afgjort med en bøde på 16.000 kr., hvilket er nær den takstmæssige bøde på 16.500 kr. (oprundet). Overtrædelserne af kontrolapparatforordningen burde have medført betinget frakendelse af førerretten. Den sidste sag (sag nr. 18), der er afgjort med en bøde på 17.500 kr. og ubetinget frakendelse af førerretten, vedrører tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med 15 pct., 23 pct. og 74 pct. (daglig hviletid) samt to overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Den fastsatte bøde svarer til den takstmæssige bøde, hvor der skal foretages en fuldstændig sammenlægning af bøden for overtrædelserne af begge forordninger.

Tre ud af 32 sager er afgjort med en bøde til føreren i intervallet fra 30.001 – 40.000 kr. I den ene sag (sag nr. 28) havde chaufføren begået fire overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på henholdsvis 15 pct., 62 pct. (daglig hviletid), 80 pct. (sammenlagt køretid) og 45 pct. (daglig hviletid) samt tre forhold vedrørende kontrolapparatforordningen, hvoraf det ene forhold omfattede fire overtrædelser. Derudover omfattede sagen spirituskørsel med en promille på 1,32. Sagen er afgjort med betinget fængsel i 10 dage bl.a. med vilkår om samfundstjeneste og en samlet bøde på 35.000 kr. Det fremgår af dommen, at bøden for overtrædelserne af køre- og hviletidsreglerne er fastsat til 25.000 kr., og at tillægsbøden på 10.000 kr. – ligesom fængselsstraffen – skyldes spirituskørslen. Det fremgår endvidere af dommen, at der på grund af tiltaltes indtægtsforhold er sket en skønsmæssig nedsættelse af bøden i forhold til den takstmæssige bøde. Chaufføren blev endvidere frakendt førerretten (ubetinget) i 6 år.

I den anden sag (sag nr. 29) er bøden fastsat til 36.500 kr. og omfatter i alt 13 forskellige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, heraf otte overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, som bl.a. omfatter to overtrædelser af reglen om dagligt hvil på 60 og 61 pct., og fem overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Den fastsatte bøde svarer til den takstmæssige bøde. Førerretten blev endvidere frakendt (ubetinget) i 1 år. Den tredje sag (sag nr. 21) er afgjort med en bøde på 38.700 kr. og (ubetinget) frakendelse af førerretten i 6 måneder og vedrører fire (meget alvorlige) overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på henholdsvis 103 pct. (daglig køretid, sammenlagt), 78 pct. (daglig hviletid), 95 pct. (daglig køretid) og 81 pct. (daglig hviletid) samt én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Den fastsatte bøde svarer til den takstmæssige bøde.

7.2.1. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til føreren ved overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen i knap halvdelen (14 sager) af de 32 sager er fastsat til en bøde på 6.000 kr. eller derunder.

I yderligere ni sager er bøden fastsat i intervallet fra 6.001 – 12.000 kr. og kun i ni ud af 32 sager overstiger bøden 12.000 kr. Den højeste bøde i denne kategori er på 38.700 kr. til føreren.

I de sager, hvor der er fastsat de højeste bøder, foreligger der flere (i nogle sager adskillige) overtrædelser af begge forordninger, eller også skyldes bøden navnlig flere alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.

Bøderne i de 32 sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde, idet der dog ses nogle eksempler på, at reglen om absolut kumulation (sammenlægning) er fraveget, således at den samlede bøde er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde ved overtrædelser af begge forordninger. Den tiltaltes indtægtsforhold har endvidere i en enkelt sag medført, at bøden er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde, ligesom bøden i en anden sag blev nedsat og førerretsfrakendelsen gjort betinget på grund af sagens konkrete omstændigheder. Endvidere ses der flere eksempler på, at der i sager, hvor der er sket overtrædelse af reglen i artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til udfyldning af diagramarket med for- og efternavn mv. er udvist en vis konduite ved fastsættelsen af bøden for denne overtrædelse.

De sager, hvori der er sket frakendelse som følge af overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen, er nærmere beskrevet i afsnit 8 og i bilag 2, der indeholder en nærmere beskrivelse af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten. Der ville så vidt ses have været grundlag for betinget frakendelse i nogle yderligere sager vedrørende udenlandske chauffører. Baggrunden for, at denne sanktion ikke er blevet pålagt, er formentlig, at der kan være betydelige vanskeligheder heri, når den sigtede kun opholder sig meget kortvarigt i Danmark, og at en betinget frakendelse i disse situationer desuden får en meget begrænset virkning, fordi frakendelsen kun gælder her i landet.

7.3. Sanktionen til virksomheden (ejer/bruger)

Som det er nævnt ovenfor i afsnit 3.2., fastsættes sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen til en bøde på 200 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med én pct., svarende til det dobbelte af den bøde, der fastsættes til føreren. For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er ”for kort”, fastsættes en pausebøde på 3.000 kr. til virksomheden.

Sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen fastsættes som udgangspunkt til en bøde på 6.000 kr. pr. overtrædelse, jf. nærmere afsnit 3.3.

I 28 sager er der fastsat en sanktion til virksomheden, hvor føreren både har overtrådt køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Det fremgår, at 23 af 28 sager er afgjort af politiet med bødeforelæg. De resterende fem sager er afgjort indenretligt ved dom eller ved vedtagelse af bøde i retten.

Sanktionen i de 28 sager varierer fra en bøde på 6.000 kr. til en bøde på 170.500 kr.

Syv ud af 28 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 6.000 – 12.000 kr. En sag, der omfatter to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på 53 pct. og 43 pct. samt en overtrædelse af kontrolapparatforordningen er afgjort med en bødevedtagelse på 6.000 kr., uagtet den takstmæssige bøde under de nævnte omstændigheder udgør 25.500 kr. (oprundet). Det fremgår af retsbogen i sagen, at vognmanden henviste til, at bøden til chaufføren var fastsat til 3.000 kr., hvilket formentlig er årsagen til, at sagen blev afgjort med en mindre bøde end den takstmæssige. I en anden sag, der omfatter to (ens) overtrædelser af kontrolapparatforordningen begået af to forskellige chauffører samt en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med 14 pct. samt yderligere en overtrædelse af reglerne om registrering, der straffes med 500 kr., er bøden fastsat til 10.000 kr. Den takstmæssige bøde ville være på 15.500 kr. (oprundet). I de øvrige fem sager, hvoraf én er afgjort med en bøde på 8.500 kr., to sager er afgjort med bøder på 10.500 kr. og to afgjort med bøder på 11.000 kr., svarer den fastsatte bøde til den takstmæssige bøde.

10 ud af 28 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 12.001 – 20.000 kr. Otte af de 10 sager, hvor bøderne er fastsat i dette interval, ses afgjort med en bøde, der svarer til den takstmæssige bøde. I en sag er bøden til en udenlandsk virksomhed fastsat til 14.000 kr., hvor den takstmæssige bøde er 15.000 kr. I en anden sag, hvor der forelå to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med 26 pct. og 35 pct. samt en overtrædelse af kontrolapparatforordningen, er bøden fastsat af retten til 15.500 kr. Det fremgår ikke, hvad der er årsagen til, at der er fastsat en mindre bøde end den takstmæssige bøde, der udgør 18.500 kr. (oprundet).

I fire ud af 28 sager er bøden fastsat i intervallet fra 20.001 – 30.000 kr. I en af sagerne, som omfatter tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med 18 pct., 22 pct. og 17 pct. samt to overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvoraf det ene forhold omfatter udfyldningsfejl på adskillige diagrammark, er afgjort med en bøde på 23.500 kr. Ved bødefastsættelsen er der således udvist en vis konduite i forbindelse med den mangelfulde udfyldning af diagrammarkene. I en anden af sagerne, der er afgjort med en bøde på 24.000 kr., foreligger der én overtrædelse af reglen om dagligt hvil på 50 pct. samt to overtrædelser af kontrolapparatforordningen samt flere overtrædelser af reglerne om godskørsel. Det vurderes dog, at bøden for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde. Tilsvarende er bøden i de to sidste sager på henholdsvis 24.000 kr. (omfattende to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen) og på 25.000 kr. (omfattende tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, heraf en på 64 pct., samt en overtrædelse af kontrolapparatforordningen) fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde.

To sager ud af de 28 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 30.001 – 40.000 kr. Den ene sag, som er en virksomhedskontrolsag, er afgjort med en bøde på 32.000 kr. og omfatter en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen på 39 pct. samt flere overtrædelser af kontrolapparatforordningens

artikel 15, stk. 2, om førerens pligt til at anvende diagramark/fører kort under kørsel, idet der ikke forelå dokumentation for ca. 2.500 kilometers kørsel med to af virksomhedens køretøjer. I den anden sag, der er afgjort med en bøde på 33.000 kr., forelå tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med 52 pct., 9 pct. og 12 pct. samt tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvoraf det ene forhold angik en chaufførs mangelfulde udfyldning af seks diagramark. Der er således ved bødefastsættelsen for den manglende udfyldning af diagramarket udvist en vis konduite.

I en ud af 28 sager er bøden fastsat i intervallet fra 40.001 – 50.000 kr. Sagen omfattede to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på 7 pct. og 16 pct. samt syv forhold af overtrædelse af kontrolapparatforordningen, hvoraf de to forhold vedrørte dels én chaufførs undladelse af udfylde 22 diagramark med efternavn og en anden chaufførs manglende udfyldning af 16 diagramark med slutsted. Bøden i sagen blev fastsat til 47.000 kr. og der er således udvist konduite i forbindelse med bødefastsættelsen for chaufførernes mangelfulde udfyldning af diagramarkene.

Tre ud af 28 sager er afgjort med en bøde i intervallet fra 50.001 – 100.000 kr. Den ene sag er afgjort med en indenretlig bøvedtagelse på 70.000 kr. til virksomheden og vedrører fire (meget alvorlige) overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på henholdsvis 103 pct. (daglig køretid, sammenlagt), 78 pct. (daglig hviletid), 95 pct. (daglig køretid) og 81 pct. (daglig hviletid) samt én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Den vedtagne bøde er mindre end den takstmæssige bøde, der under de nævnte omstændigheder udgør 77.500 kr. (oprundet). Den anden sag er afgjort med en bøde på 73.000 kr. og omfatter i alt 13 forskellige forhold af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, heraf otte overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, som bl.a. omfatter to overtrædelser af reglen om dagligt hvil på 60 og 61 pct., og fem overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Den fastsatte bøde svarer til den takstmæssige bøde.

Den tredje sag (sag nr. 17) er afgjort med en bøde på 76.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten til en virksomhedsejer, der samtidig også var fører af det i sagen omhandlede køretøj. Sagen omfatter fem overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, herunder en overtrædelse af reglen om dagligt hviletid på 52 pct. og daglig køretid (sammenlagt) på 245 pct., samt én overtrædelse af kontrolapparatforordningen og reglerne om godskørsel. Det må dog antages, at der ved afgørelsen af sagen ikke er taget hensyn til ”1-times-reglen”, dvs. en af de lempelser i sanktionerne, der blev gennemført ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007. Dette kan have betydning for bødens størrelse, og sagen vil blive tilbagesendt til politidirektøren med anmodning om en fornyet gennemgang af sagen.

I én sag, der er endeligt afgjort uden for undersøgelsesperioden, men som er medtaget i undersøgelsen på grund af den meget høje bøde, er bøden fastsat til 170.500 kr. til virksomheden. Sagen er opstået på baggrund af en virksomhedskontrol, og den høje bøde skyldes, at der ikke forelå diagramark (eller manuelle optegnelser) for 17.233 kilometers kørsel med virksomhedens køretøjer. For denne del af virksomhedens kørsel var det således ikke muligt at kontrollere, om køre- og hviletidsreglerne var overholdt. Ved bødens fastsættelse er der taget udgangspunkt i, at chaufføren, som skal anvende diagramark (eller fører kort) under al kørsel, der er omfattet af reglerne, lovligt kan køre ca. 800 kilometer pr. arbejdsdag. Omregningen fører til, at der har manglet ca. 25 diagramark, hvilket isoleret set medfø-

rer en bøde på 150.000 kr. Derudover omfatter sagen to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen på henholdsvis 44 pct. og 27 pct. samt yderligere en overtrædelse af kontrolapparatforordningen, hvor bøden er fastsat til den takstmæssige bøde på 6.000 kr., selv om der er tale om manglende udfyldning af 10 diagrammark med oplysninger om skift af køretøj. Den samlede bøde på 170.500 kr. ses fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde, idet det dog bemærkes, at der i det sidste forhold, som omfatter 10 overtrædelser, er udvist konduite ved bødefastsættelsen.

7.3.1. Sammenfatning

Sammenfattende viser undersøgelsen, at sanktionen til virksomheden ved overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen i mere end halvdelen (17 sager) af de 28 sager er fastsat til en bøde på 20.000 kr. eller derunder.

I yderligere seks sager er bøden fastsat i intervallet fra 20.001 kr. – 40.000 kr., og i fire sager er bøden fastsat i intervallet fra 40.001 kr. – 100.000 kr. I én sag er bøden fastsat til 170.500 kr., der er den højeste i denne kategori.

I de sager, hvor der er fastsat højere bøder, foreligger der enten flere overtrædelser af begge forordninger, flere alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller mange overtrædelser af kontrolapparatforordningen som i sagen, der er afgjort med den højeste bøde på 170.500 kr., hvor der ikke forelå dokumentation for godt 17.000 kilometers kørsel med virksomhedens køretøjer.

Bøderne i de 28 sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med den takstmæssige bøde, idet der dog ses nogle eksempler på, at reglen om absolut kumulation (sammenlægning) er fraveget, således at den samlede bøde er fastsat til et mindre beløb end den takstmæssige bøde ved overtrædelser af begge forordninger. Endvidere ses der flere eksempler på, at der i sager, hvor der er sket overtrædelse af reglen i artikel 15, stk. 5, om førerens pligt til udfyldning af diagramarket med for- og efternavn mv. er udvist en vis konduite ved fastsættelsen af bøden for denne overtrædelse.

Den sag (sag nr. 17), hvor virksomhedsejeren, der også var fører af køretøjet, blev frakendt førerretten betinget, er nærmere beskrevet i afsnit 8 og i bilag 2, der indeholder en nærmere beskrivelse af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten.

I én sag vurderes det, at der ikke er taget hensyn til den ved cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 gennemførte lempelse om sammenlægning af køretid i forbindelse med for kort hvil ("1-times-reglen"), og politidirektøren vil blive anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af sagen.

8. Sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten

8.1. Indledning

I 29 sager af de i alt 514 undersøgte sager er der sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen.

I 20 af de 29 sager er føreren frakendt førerretten betinget og i ni sager er der sket ubetinget frakendelse af førerretten. I yderligere fire sager, der indgår i redegørelsen, er der sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af færdselsloven. Disse fire sager omtales ikke yderligere i dette afsnit, idet frakendelsen af førerretten som nævnt er sket af andre årsager end overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Bilag 2 til redegørelsen indeholder en nærmere beskrivelse af de 29 sager. Fordelingen af frakendelserne på de to forordninger (og andre årsager) er således:

Antal sager	Køre- og hviletidsforordningen	Kontrolapparatforordningen	Køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen	Anden årsag til frakendelse (færdselsloven)
Betinget frakendelse	17 (nr. 1 – 17)	2 (nr. 22, 23)	1 (nr. 27)	3
Ubetinget frakendelse	4 (nr. 18 – 21)	3 (nr. 24 – 26)	2 (nr. 28, 29)	1

En betinget frakendelse af førerretten medfører, at føreren skal bestå en kontrollerende køreprøve og i en prøvetid på 3 år ved nye overtrædelser, der udløser betinget frakendelse, vil blive frakendt førerretten ubetinget. Ubetinget frakendelse af førerretten sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år, for spirituskørsel dog for et tidsrum af mindst 3 år. Frakendelse af førerretten for bestandig kan kun ske helt undtagelsesvist.

8.2. Frakendelse som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

I 21 ud af de 29 sager (sag nr. 1 – 21 i bilag 2) er frakendelsen sket som følge af førerens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5. I to af de 21 sager (sag nr. 10 og sag nr. 17) var føreren dog samtidig registreret ejer af køretøjet (virksomhedsejer).

I 17 af de 21 sager (sag nr. 1 – 17) er der sket betinget frakendelse af førerretten. I 13 af de 17 sager (sag nr. 1 – 13), hvor der skete betinget frakendelse af førerretten, foreligger der én enkelt overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens regler om enten daglig hviletid, daglig køretid eller om køretid uden pauser med mere end 30 pct., eventuelt sammen med andre mindre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, af kontrolapparatforordningen eller af anden lovgivning. Overtrædelsesprocenten i sagerne varierer fra 34 pct. til 81 pct. I samtlige 13 sager skete der frakendelse af førerretten med henvisning til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, hvorefter overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct. medfører betinget frakendelse af førerretten.

I fire sager (sag nr. 14 – 17) foreligger der mere end én overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct. I nogle af sagerne foreligger endvidere andre mindre overtrædelser af køre- og

hviletidsforordningen, overtrædelser af kontrolapparatforordningen eller overtrædelser af anden lovgivning. Overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen varierer fra 36 pct. til 245 pct. og i alle fire sager er overtrædelserne på mere end 30 pct. begået inden for samme kørselsforløb. I sag nr. 14 og 16 er dette årsagen til, at der (kun) er sket betinget frakendelse af førerretten, jf. herved færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, hvorefter der kun kan ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis overtrædelserne er begået i mere end ét kørselsforløb. I sag nr. 17 kunne kun den ene overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen (overtrædelse af reglen om dagligt hvil med 52 pct.) begrunde frakendelse af førerretten, idet overtrædelsen af den daglige køretid med 245 pct. var en følge af sammenlagt køretid på hver side af flere hvil, der var for korte, og køretiden var således ikke isoleret set overskredet med mere end 30 pct. Endvidere var begge overtrædelser begået i samme kørselsforløb.

Sag nr. 15 (bøde på 14.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten) adskiller sig fra de ovenfor nævnte tre sager ved, at forholdene i sagen – overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 36 pct. og reglen om daglig køretid med 59 pct. (kumuleret og i samme kørselsforløb), én overtrædelse af kontrolapparatforordningens regler om anvendelse af diagrammark samt tre overtrædelser af anden lovgivning – var begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden for en tidligere ubetinget frakendelse af førerretten. Efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 9, medfører det ubetinget frakendelse af førerretten. Retten fandt dog efter en konkret vurdering, at frakendelse af førerretten alene skulle ske betinget, jf. færdselslovens § 126, stk. 2.

I fire sager ud af 21 sager (sag nr. 18 – 21) har overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen medført ubetinget frakendelse af førerretten.

I sag nr. 18 (bøde på 17.500 kr. og frakendelse af førerretten i 6 måneder) forelå der tre overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, heraf to overtrædelser af reglen om daglig køretid med 15 pct. og 23 pct. og en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 74 pct.. Derudover havde chaufføren begået to overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Førerretsfrakendelsen skete som følge af overtrædelsen på 74 pct. og blev gjort ubetinget, fordi føreren tidligere var frakendt førerretten ubetinget og begik de forhold, som sagen omhandler, inden 5 år efter udløbet af den tidligere frakendelse, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, jf. § 126, stk. 1, nr. 9.

Sag nr. 19 (bøde på 18.400 kr. og betinget fængsel i 30 dage samt frakendelse af førerretten i 6 måneder) omfatter en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 19 pct., en overtrædelse af reglen om daglig køretid med 78 pct. (sammenlagt køretid) samt yderligere en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 25 pct. Derudover forelå et forhold, som omfatter tre overtrædelser af kontrolapparatforordningens regel om udfyldning af diagrammark, samt flere kørsler i frakendelsestiden. Førerretsfrakendelsen skete som følge af overtrædelsen på 78 pct., og blev gjort ubetinget, fordi føreren (i forvejen) var frakendt førerretten ubetinget og begik de forhold, som sagen omhandler, i frakendelsestiden, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, jf. § 126, stk. 1, nr. 9. Efter sagens oplysninger skyldes overtrædelsen af den daglige køretid med 78 pct., at der er sket kumulation (sammenlægning) af køretid på hver side af de for korte hvil i kørselsforløbet. Denne overtrædelse skal medføre en bøde, men kan kun danne grundlag for frakendelse af førerretten, hvis køretiden isoleret set på hver side af det utilstrækkelige hvil er overskredet med mere end 30 pct., hvorimod de tre overtrædelser af kontrolapparatfor-

ordningen kunne have medført betinget frakendelse. Politidirektøren vil på denne baggrund blive anmodet om at foretage en fornyet gennemgang af sagen.

I sag nr. 20 (bøde på 22.500 kr. og frakendelse af førerretten i 3 år og 6 måneder) forelå der en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens regel om køretid uden pause med 66 pct. og spirituskørsel med en promille på 1,91 promille. Frakendelsen i sagen på 3 år og 6 måneder er sket som følge af spirituskørslen og overtrædelsen af køre- og hviletidsforordningen. Spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet over 1,20 promille medfører en ubetinget frakendelse af førerretten for et tidsrum af mindst 3 år. Det må antages, at overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med 66 pct. i sagen isoleret set medførte frakendelse af førerretten i (yderligere) 6 måneder. At frakendelsen for overtrædelsen af køre- og hviletidsforordningen blev gjort ubetinget skyldes, at der samtidig forelå en spirituskørsel, der medfører ubetinget frakendelse. Længden af frakendelsestiden skyldes således i overvejende grad spirituskørsel, ligesom spirituskørslen er årsagen til, at frakendelsen blev ubetinget.

Sag nr. 21 (bøde på 38.700 kr. og frakendelse af førerretten i 6 måneder) omfatter fire overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen begået under to kørselsforløb samt én overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I det ene kørselsforløb var der sket overtrædelse af reglen om daglig køretid med 103 pct. (sammenlagt køretid) og reglen om daglig hviletid med 78 pct. I det andet kørselsforløb havde chaufføren overtrådt reglen om daglig køretid med 95 pct. (sammenlagt køretid) og reglen om daglig hviletid med 81 pct. De to overtrædelser af reglen om daglig hviletid på 78 pct. og 81 pct. er begået i to forskellige kørselsforløb og er årsagen til, at der er sket ubetinget frakendelse af førerretten. Dette følger af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, jf. § 126, stk. 1, nr. 6, hvorefter der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis der foreligger flere overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct., der hver for sig ville medføre betinget frakendelse, og overtrædelserne er begået i mere end ét kørselsforløb.

8.3. Frakendelse som følge af overtrædelse af kontrolapparatforordningen

I fem ud af de 29 sager (sag nr. 22 – 26) er der sket frakendelse af førerretten som følge af førerens overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

I to af de fem sager (sag nr. 22 og 23) er førerretten frakendt betinget.

I sag nr. 22 (bøde på 9.500 kr. og betinget frakendelse af førerretten) havde chaufføren således begået tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen, idet han havde ført en lastbil med et digitalt kontrolapparat uden at anvende førerkort i apparatet, samt overtrædelse af færdselsloven ved ikke havde haft sit kørekort med sig under kørslen. Chaufføren blev straffet med en bøde på 9.500 kr. og frakendt førerretten betinget i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, hvorefter der skal ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

I sag nr. 23 (bøde på 12.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten) havde en chauffør overtrådt kontrolapparatforordningen ved i 19 tilfælde at have undladt at udfylde diagramarket korrekt. Derud-

over havde chaufføren i ét tilfælde anvendt et diagramark ud over det tidsrum, det gælder for, hvorved der fremkom dobbeltmarkering. Chaufføren blev straffet med en bøde på 12.000 kr. og frakendt førerretten betinget i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6. Det bemærkes, at hvis der i sager om overtrædelse af kontrolapparatforordningen foreligger seks eller flere overtrædelser til samtidig pådømmelse, følger det af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten. Under hensyn til antallet af overtrædelser (20) i sagen er der således fastsat en mildere retsfølge i form af betinget frakendelse.

I tre ud af de fem sager (sag nr. 24 – 26) har overtrædelse af kontrolapparatforordningen medført ubetinget frakendelse af førerretten.

I sag nr. 24 (bøde på 15.000 kr. og frakendelse af førerretten i 6 måneder) havde en chauffør i 10 tilfælde undladt at anføre sluttidspunkt og slutsted på diagramarket, ligesom han på en del af arbejdsdagen havde kørt uden at anvende diagramark i kontrolapparatet. Det var oplyst, at chaufføren forud for den aktuelle ansættelse kun havde foretaget kørsel, der var undtaget fra reglerne om køre- og hviletid, og derfor ikke var vant til at anvende diagramark og kontrolapparat. Chaufføren blev straffet med en bøde på 15.000 kr. og frakendt førerretten i 6 måneder i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, jf. § 125, stk. 1, nr. 6. Om førerretsfrakendelsen fremgår følgende af dommen: ”Henset til antallet af overtrædelser finder retten, at påstanden om ubetinget førerretsfrakendelse skal tages til følge i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, jf. § 125, stk. 1, nr. 6 for en periode på 6 måneder fra endelig dom.” Dommens bestemmelse om ubetinget førerretsfrakendelse ved 10 overtrædelser af kontrolapparatforordningen er i overensstemmelse med færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6. Frakendelsestiden på 6 måneder er den korteste frakendelsestid, der kan fastsættes, når frakendelsen sker ubetinget, jf. færdselslovens § 128, stk. 1.

Sag nr. 25 (bøde på 36.500 kr. og frakendelse af førerretten i 1 år) omfatter 11 forhold, hvor en chauffør havde kørt lastbil uden at anvende førerkort i kontrolapparatet. Der forelå endvidere en overtrædelse af færdselsloven, idet chaufføren havde overskredet hastighedsbegrænsningen (for lastbiler) med mere end 40 pct. Chaufføren blev straffet med en bøde på 36.500 kr. og frakendt førerretten i 1 år i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3 og 6, jf. § 126, stk. 1, nr. 6. Hastighedsovertrædelsen medfører efter færdselsloven betinget frakendelse af førerretten. De 11 overtrædelser af kontrolapparatforordningen medfører i sig selv ubetinget frakendelse, jf. § 126, stk. 1, nr. 6, og disse overtrædelser er således årsagen til, at frakendelsen blev gjort ubetinget. Det er dog ikke muligt at vurdere, hvilken betydning overtrædelserne af kontrolapparatforordningen isoleret set har haft for længden af frakendelsestiden.

I sag nr. 26 (bøde på 40.000 kr. og frakendelse af førerretten i 6 måneder) havde en chauffør i september og oktober måned 2005 i 21 tilfælde ført lastbil med et defekt kontrolapparat og undladt at notere oplysninger om køre- og hviletiden på diagramarket eller et særskilt ark. Chaufføren havde i den forbindelse kørt 11.492 kilometer uden at foretage de krævede manuelle optegnelser. Landsretten fastsatte bøden til 40.000 kr. og frakendte førerretten i 6 måneder. Om førerretsfrakendelsen fremgår følgende af dommen: ”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.”

Dommens bestemmelse om ubetinget førerretsfrakendelse ved 21 overtrædelser af kontrolapparatforordningen er i overensstemmelse med færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6. Frakendelsestiden på 6 måneder er den korteste frakendelsestid, der kan fastsættes, når frakendelsen sker ubetinget, jf. færdselslovens § 128, stk. 1.

8.4. Frakendelse som følge af overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen

I tre ud af de 29 sager (sag nr. 27 – 29) er der sket frakendelse af førerretten som følge af førerens overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

En sag (sag nr. 27) har medført betinget frakendelse af førerretten. I sag 27 (bøde på 10.000 kr. og betinget frakendelse af førerretten) forelå to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, herunder en overtrædelse af reglen om daglig hviletid med 15 pct. og en overtrædelse af reglen om køretid uden pause med 38 pct., samt tre overtrædelser af kontrolapparatforordningens regel om anvendelse af diagramark. Chaufføren blev straffet med en bøde på 10.000 kr. og frakendt førerretten i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5 og nr. 6, jf. § 126, stk. 1, nr. 5 (nu nr. 6), jf. stk. 2. Om baggrunden for, at der (kun) skete betinget frakendelse fremgår følgende af dommen: ”Under henvisning til at undladelsen af at bruge diagramarkene i forhold 2, 4 og 7 delvis skyldes mekaniske omstændigheder, findes der at foreligge sådanne særlige formildende omstændigheder at hvor der ellers skulle ske ubetinget frakendelse alene sker betinget frakendelse.”

Overtrædelsen af køre- og hviletidsforordningen med 38 pct. medfører, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, en betinget frakendelse af førerretten. Tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen medfører ligeledes betinget frakendelse af førerretten. Der skulle herefter ske ubetinget frakendelse, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6. Under hensyn til sagens helt konkrete omstændigheder blev frakendelsen dog gjort betinget.

I to sager (sag nr. 28 og 29) har overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen været den direkte eller en medvirkende årsag til, at der er sket ubetinget frakendelse af førerretten.

I sag nr. 28 (bøde på 35.000 kr. og betinget fængsel i 10 dage samt frakendelse af førerretten i 6 år) blev en chauffør, der tidligere var frakendt førerretten betinget på grund af spirituskørsel, dømt for fire overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, hvoraf de tre angik reglen om daglig hviletid, der var overtrådt med henholdsvis 15 pct., 62 pct. og 45 pct. I samme kørselsforløb, som de to overtrædelser på 62 pct. og 45 pct. var begået, havde chaufføren endvidere overtrådt reglen om daglig køretid med 80 pct. (sammenlagt køretid). Derudover blev chaufføren dømt for tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Chaufføren blev endelig dømt for spirituskørsel efter færdselsloven med en promille

på 1,32. Alle overtrædelser var begået i prøvetiden for den betingede førerretsfrakendelse. For spirituskørslen blev chaufføren straffet med fængsel i 10 dage betinget bl.a. på vilkår om samfundstjeneste og en samlet bøde på 35.000 kr., hvoraf straffen for overtrædelserne af køre- og hviletidsbestemmelserne blev fastsat til en bøde på 25.000 kr. Herudover blev chaufføren frakendt førerretten i 6 år.

Frakendelsestiden på 6 år skyldes både spirituskørslen og overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Under de nævnte omstændigheder skal frakendelsestiden for spirituskørslen fastsættes til 5 år. Overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct. (62 pct. og 45 pct.) er begået inden for samme kørselsforløb, og kan derfor (kun) danne grundlag for en betinget frakendelse. De tre overtrædelser af kontrolapparatforordningen medfører tillige betinget frakendelse af førerretten, og da der foreligger flere forhold, der hver især er omfattet af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5 og nr. 6, skal der ske ubetinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6. Hertil kommer, at alle overtrædelserne blev begået i prøvetiden for den betingede frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 126, nr. 7. Det vurderes, at overtrædelserne af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen har haft betydning ved fastsættelsen af frakendelsestidens længde, men at den lange frakendelsestid i det væsentligste skyldes spirituskørslen.

I sag nr. 29 (bøde på 36.500 kr. og ubetinget frakendelse af førerretten i 1 år) blev en chauffør dømt for otte overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, herunder fire overtrædelser af reglen om daglig hviletid med henholdsvis 14 pct., 60 pct., 61 pct. og 7 pct., samt fire overtrædelser af reglen om køretid uden pause med henholdsvis 24 pct., 13 pct., 16 pct. og 18 pct. Derudover forelå fem overtrædelser af kontrolapparatforordningens regler om anvendelse af diagramark. Chaufføren blev straffet med en bøde på 36.500 kr. og frakendt førerretten i 1 år i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6, jf. § 125, stk. 1, nr. 5 og nr. 6, jf. § 128, stk. 1. Frakendelsen er således sket som følge af overtrædelserne af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Det fremgår, at de to overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med mere end 30 pct. (på 60 pct. og 61 pct.) er begået i forskellige kørselsforløb, og overtrædelserne kan derfor i sig selv danne grundlag for en ubetinget frakendelse, hvortil kommer de fem overtrædelser af kontrolapparatforordningen, som isoleret set medfører betinget frakendelse af førerretten. Da der foreligger flere forhold som medfører betinget og ubetinget frakendelse skal den samlede frakendelse være ubetinget. Frakendelsestiden blev i det konkrete tilfælde fastsat til 1 år.

8.5. Sammenfatning

Sammenfattende er der i 29 sager sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen.

I 20 af de 29 sager er føreren frakendt førerretten betinget og i ni sager er der sket ubetinget frakendelse af førerretten. Frakendelsestiden varierer fra 6 måneder til 6 år.

Hovedparten af de sager, hvori der er sket frakendelse af førerretten, vedrører overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, hvor der i 21 sager er sket frakendelse af førerretten.

I 17 af de 21 sager blev førerretten frakendt betinget, mens der i fire sager skete ubetinget frakendelse af førerretten. Frakendelsestiden er i tre af de fire sager fastsat til 6 måneder, hvoraf den ubetingede frakendelse i en sag skyldes, at chaufføren tidligere var frakendt førerretten. I den sidste sag blev frakendelsestiden fastsat til 3 år og 6 måneder, som hovedsagelig skyldes, at chaufføren samtidig blev dømt for spirituskørsel, ligesom spirituskørslen var årsagen til, at frakendelsen blev gjort ubetinget.

Kun i fem ud af de 29 sager er der sket frakendelse af førerretten alene som følge af overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I to ud af de fem sager er der sket betinget frakendelse af førerretten, og i tre ud af de fem sager har overtrædelserne af kontrolapparatforordningen medført ubetinget frakendelse. I de to af de tre sager blev frakendelsestiden fastsat til 6 måneder og i én sag blev frakendelsestiden fastsat til 1 år. I denne sag forelå der tillige en overtrædelse af færdselsloven, som i sig selv skulle medføre betinget frakendelse, og som derfor (også) har haft betydning for frakendelsestidens længde.

I tre ud af 29 sager har overtrædelser af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen medført frakendelse af førerretten.

I en af de tre sager skete der (kun) betinget frakendelse af førerretten, selv om betingelserne for ubetinget frakendelse var opfyldt, fordi retten fandt, at der i sagen forelå særlig formildende omstændigheder. I de to andre sager skete der ubetinget frakendelse af førerretten i 1 år og 6 år. I sagen, hvor førerretten blev frakendt i 6 år, blev chaufføren samtidig dømt for spirituskørsel, hvilket er den væsentligste årsag til den lange frakendelsestid.

Førerretsfrakendelserne i de 29 sager ses helt overvejende fastsat i overensstemmelse med færdselslovens regler herom. I en sag skete der dog helt undtagelsesvist betinget frakendelse, selv om betingelserne for ubetinget frakendelse var opfyldt. I en anden sag vurderes det, at frakendelsen er sket som følge af en overtrædelse af reglen om daglig køretid, hvor køretiden ikke isoleret set er overtrådt, men kumuleret (sammenlagt), og sagen vil blive tilbagesendt til politikredsen med henblik på en fornyet gennemgang af sagen.

9. Samlet vurdering og konklusion

Indledningsvis bemærkes, at de skærpede straffe på køre- og hviletidsområdet blev gennemført i 2005 på baggrund af bl.a. politikontroller, der viste adskillige overtrædelser af reglerne, og fordi bøderne var uændrede gennem mange år og ikke var blevet skærpet, således som det var tilfældet på flere andre områder vedrørende tunge køretøjer.

Ved fastsættelsen af det nye højere sanktionsniveau og regler om frakendelse af førerretten blev der lagt vægt på, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne medfører en betydelig risiko for medtrafikanter og for passagerer i busser mv., som tydeligere bør afspejles i sanktionsniveauet, og at bøderne også skulle forhøjes i takt med grovheden af overtrædelserne. Bøderne vedrørende overtrædelse af kontrolapparatforordningen blev ligeledes forhøjet, idet overholdelsen af reglerne i denne forordning

er af afgørende betydning for kontrollen med køre- og hviletidsreglerne. Der blev også lagt vægt på, at der er tale om overtrædelser, der begås i erhvervsforhold, og at der ved overtrædelserne kan opnås en væsentlig fortjeneste.

Siden er der ved to cirkulæreskrivelser af henholdsvis 31. oktober 2006 og 30. marts 2007 fra Justitsministeriet sket lempelser vedrørende sanktionerne bl.a. som følge af, at vognmænd og chauffører har gjort gældende, at bøderne på området var for høje, og at der skete frakendelse af førerretten i for vidt et omfang, hvilket er for stor en belastning både for virksomheder og førere i branchen.

Denne undersøgelse er gennemført efter anmodning fra Justitsministeriet med henblik på ministeriets vurdering af, om der er behov for yderligere ændringer af sanktionssystemet end dem, der er gennemført ved Justitsministeriets to nævnte cirkulæreskrivelser.

Undersøgelsen omfatter 514 sager, der er afgjort i perioden fra 11. april 2007 til og med 31. oktober 2007, dog er en enkelt sag med en større bøde, afgjort efter denne periode. I perioden fra 1. november 2007 til udgangen af december 2007 er der afgjort yderligere 164 sager. Der er således i en periode på mindre end ni måneder afgjort mere end 670 sager, der har medført straf.

Dette sagsantal, der er betydeligt, viser, at der fortsat er mange overtrædelser på køre- og hviletidsområdet.

Undersøgelsen giver i afsnit 4 en oversigt over bødestørrelserne. Der er i 81 pct. af samtlige sager tale om bøder i niveauet op til og med 9.000 kr. 14 pct. af sagerne er afgjort med bøder i niveauet 9.001 – 20.000 kr., mens kun knap 5 pct. af sagerne har medført bøder, der er højere end 20.000 kr., jf. nærmere afsnit 4.2.

Der er dog blandt de undersøgte sager en mindre del, der har medført bøder, som må anses for at være meget betydelige for den chauffør eller virksomhed, der er pålagt bøden. Kendetegnende for disse sager med højere bøder er, at de omfatter adskillige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen – og eventuelt også anden lovgivning. Den højeste bøde er som nævnt på 170.500 kr. til en virksomhed, men denne sag omfattede også meget betydelige overtrædelser begået i virksomheden. Der er imidlertid en væsentlig afstand ned til de øvrige højere bøder på 76.000 kr., 73.000 kr., 70.000 kr. og 47.000 kr.

Endvidere viser den summariske gennemgang, der er foretaget af sager afgjort i perioden 1. november til 31. december 2007, at langt de fleste sager (144 af 164 sager svarende til ca. 87 pct.) fra denne periode er afgjort med bøder, der ligger i intervallet indtil 10.000 kr.

Det er på denne baggrund Rigspolitiets og Rigsadvokatens opfattelse, at bøderne på køre- og hviletidsområdet ikke generelt kan antages at være meget høje.

I den forbindelse bemærkes også, at bøderne i langt de fleste tilfælde er fastsat helt i overensstemmelse med de takstmæssige bøder på området.

Der er dog også en del sager – herunder også sager, der er afgjort udenretligt – hvor der ved beregningen af bøden er udvist konduite, således at der ikke er sket en sammenlægning af flere bøder med deres fulde beløb, eller der er på anden måde foretaget en reduktion af de takstmæssige bøder. Denne praksis har bl.a. været begrundet i, at der skulle gives branchen en periode til at indstille sig på, at overtrædelser af reglerne ville medføre mere betydelige sanktioner end tidligere. Også fremover vil der i særlige tilfælde – efter en konkret vurdering af sagens omstændigheder – kunne være anledning til at fravige princippet om en fuldstændig sammenlægning af takstmæssige bøder.

Herudover er der fundet et antal sager, hvor der efter en umiddelbar vurdering ikke er taget hensyn til de lempelser, der er gennemført ved Justitsministeriets to cirkulæreskrivelse. Dette overgangsproblem vil blive løst ved en fornyet gennemgang af sagerne, hvor det vurderes, om der er grundlag for genoptagelse.

Undersøgelsen viser herudover, at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af førerretten som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen. Der er således i 29 af de i alt 514 sager sket enten betinget frakendelse (20 sager) eller ubetinget frakendelse (9 sager). Dette svarer til, at der er sket frakendelse i 5,6 pct. af sagerne.

Det bemærkes dog også, at der kunne være sket frakendelse i et mindre antal yderligere sager. I nogle tilfælde er der dog ikke nedlagt påstand herom, f.eks. hvor der har været tale om forholdsvis beskedne mangler i udfyldelsen af diagramark eller om udenlandske chauffører, ligesom domstolene i enkelte tilfælde ikke har fundet fuldt tilstrækkeligt grundlag for ubetinget frakendelse, hvor det kunne være sket.

Det er i øvrigt for alle sagstyper et gennemgående træk, at størstedelen er afgjort ved bødeforelæg. Dette er tilfældet for i alt 414 af de 514 sager, der er omfattet af undersøgelsen, hvilket svarer til 80 pct. af sagerne. Vedtagelsen af udenretlige bødeforelæg må tages som udtryk for, at de tiltalte har erkendt sig skyldige.

Dette samlede billede af de undersøgte sager giver efter Rigspolitiets og Rigsadvokatens opfattelse ikke grundlag for, at der gennemføres yderligere lempelser af sanktionerne på området.

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. Sanktioner 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 graduaret 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 benyttelse, registreringsnummer på det benyttede køretøj og kilometertællerens start- eller slutkilome-

terstand. 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 diagramkene 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 (højst 10 timer)	13 timer og 6 minutter eller derover
Køretid uden pauser (højst 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 Justitsministeriets opfattelse være yderst velbegrundet. 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 forslagets 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 overtrædelser, 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 undskyldelige 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 kon-

trolapparatforordningen, 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 frakendt 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 bødestrafen og om ubetinget frakendelse af førerretten. Landsretten forhøjede bøden til 40.000 kr. og frakendte 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 frakendt 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 TfK2007.320Ø, 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 nedadgående 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 overtrædelserne 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 undlader 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.

Ordningen 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 sontring 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 indskræpes i form af den advarsel, der ligger i, at tre overtrædelser inden for en periode på tre år medfører en betinget frakendelse af førerretten.

Ordningen 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 in-

den 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 overtrædelser 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 hviletidsforordningen 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 hviletiden 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 færdselssager (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.