

Køre- og hviletid (færdselslovens § 86 a)

Revideret 26. november 2020

1. Overblik og tjekliste

Dette afsnit indeholder retningslinjer for behandlingen af sager om overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid samt overtrædelse af takografforordningen.

Der er fastsat retningslinjer for anklagemyndighedens rejsning af tiltale i disse sager og for strafpåstanden i sagerne.

Retningslinjerne gælder for sager omfattet af færdselslovens § 86 a. Det vil navnlig sige sager omfattet af:

- Køre- og hviletidsforordningen
- Takografforordningen

De nævnte forordninger suppleres bl.a. af AETR-overenskomsten, der finder anvendelse under hele transporten, hvis der er tale om international vejtransport, der delvis udføres uden for EU med køretøjer, der er registreret i EU. AETR-overenskomsten gælder ligeledes, for køretøjer registreret i lande uden for EU, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for EU eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

2. Politiets efterforskning og sagsbehandling

2.1. Udenlandske chauffører

Det fremgår af færdselslovens § 134, stk. 5, at der i forhold til både danske og udenlandske chaufførers overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som konstateres i Danmark, er dansk straffemyndighed, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstat eller et tredjelands område.

Reglerne om dansk straffemyndighed indebærer, at det i alle tilfælde er muligt at strafforfølge udenlandske chauffører for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og AETR, som er begået i udlandet, men konstateres her i landet, og som ikke allerede har givet anledning til en sanktion. Det er endvidere muligt at strafforfølge de pågældende chaufførers udenlandske arbejdsgivere for de samme overtrædelser.

De sanktioner, der fremgår af pkt. 5, skal anvendes over for både udenlandske og danske chauffører, uanset om kørslen er udført for en vognmand, der har hjemsted her i landet eller i udlandet.

Se U 2011.3229 V, hvor landsretten slog fast, at køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inde for vejtransport) forudsætter, at medlemsstaterne har straffemyndighed også i forhold til kørsler, der foregår i andre medlemsstater, og at reglerne i bekendtgørelserne på den baggrund måtte anses for tillige at pålægge danske vognmænd en pligt til at sikre, at køre- og hviletidsreglerne samt reglerne om kontrolapparatet overholdes også under kørsler i udlandet.

Se desuden U 2016.1975 H, hvor en belgiske virksomhed (T) blev idømt en bøde i anledning af, at en af T's chauffører i fem dage ad en ukendt strækning i Europa havde undladt at indtaste landekode for det eller de lande, hvor han havde påbegyndt og afsluttet sin daglige arbejdsperiode. Bøden var fastsat

ved fuldstændig kumulation af fem normalbøder på hver 6.000 kr. Sagen for Højesteret angik, om der var grundlag for strafbortfald eller formildelse, navnlig om den idømte bøde skulle nedsættes, fordi den var uproportional. Højesteret bemærkede indledningsvis, at sagen, uanset om nogle af forholdene var begået i udlandet, i sin helhed var omfattet af dansk straffemyndighed, jf. færdselslovens § 134, stk. 5, og artikel 19, stk. 2, i køre og hviletidsforordningen. Højesteret fandt i øvrigt ikke grundlag for, at der skulle ske strafbortfald eller nedsættelse af bøden.

2.2. Politiets tilbageholdelse af køretøjer

2.2.1. Til sikkerhed for forskyldte bøder - færdselslovens § 120

Hvis der i forbindelse med vejsidekontrol af en udenlandsk indregistreret lastbil konstateres, at en udenlandsk chauffør har overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne mv., kan lastbilen tilbageholdes af politiet, hvis det er påkrævet for at sikre, at bøden betales, jf. færdselslovens § 120.

Inden der er faldet dom i sagen, kan lastbilen tilbageholdes, indtil bøden er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Der henvises til U 2019.3541 H, hvor politiet i medfør af færdselslovens § 120 havde tilbageholdt en leaset lastbil, der var hjemmehørende i Bulgarien, til sikkerhed for betaling af et bødekraft, der var rejst mod leasingtageren, T Ltd., og føreren, F, i anledning af overtrædelse af færdselsloven og takografordningen. Det bulgarske leasingselskab, X Ltd., der ejede lastbilen, rejste indsigelse mod tilbageholdelsen. Højesteret lagde til grund, at T Ltd. og F var i berettiget besiddelse af lastbilen. Herefter, og da der ikke var sket betaling af bøderne eller stillet sikkerhed herfor, fandt Højesteret, at betingelserne i § 120 for at tilbageholde lastbilen var opfyldt. Højesteret bemærkede i den forbindelse, at spørgsmålet om X Ltd.'s rettigheder over køretøjet må afgøres i forbindelse med en eventuel senere tvangsfuldbyrdelse af bødekravene mod T Ltd. og F.

Der henvises endvidere til TfK2020.440/2, hvor landsretten udtalte at (samme) lastbil, som i U 2019.3541 H der var tilbageholdt i medfør af færdselslovens § 120, ikke kunne udleveres til politiet med henblik på fyldestgørelse for bødekraft efter dom. Politiet anmodede om at få bilen udleveret med henblik på at søge fyldestgørelse i køretøjet. Byretten tog anmodningen til følge. X Finance Bulgaria EOOD kærede kendelsen med påstand om udlevering af lastbilen. Da der stadig ikke var sket betaling af bøderne eller stillet sikkerhed herfor, tog landsretten ikke påstanden til følge. En afgørelse om udlevering måtte efter landsrettens opfattelse i stedet træffes i forbindelse med en tvangsfuldbyrdelse af bødekravene mod T Ltd og virksomhedens chauffør. Landsretten ophævede derfor byrettens kendelse.

Det er en betingelse for tilbageholdelsen af lastbilen efter denne bestemmelse, at både føreren og lastbilen er hjemmehørende i udlandet, (dog ikke Finland, Island, Norge eller Sverige).

Med hensyn til iværksættelsen af tilbageholdelsen finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse, jf. færdselslovens § 120, stk. 2. Ejeren eller den varige bruger af køretøjet skal derfor underrettes om køretøjets tilbageholdelse og vejledes om muligheden for inden 24 timer fra tilbageholdelsens start at få indbragt sagen for retten, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4, jf. § 807, stk. 1. Køretøjet anses for tilbageholdt fra tidspunktet, hvor hverken ejer/den varige bruger eller chaufføren frit kan disponere over køretøjet.

2.2.2. Til sikkerhed for overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne mv. - færdselslovens § 120 a

Hvis der i forbindelse med vejsidekontrol konstateres, at føreren ikke har overholdt bestemmelserne om køre- og hviletid mv., kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil forholdene er bragt i orden, jf. færdselslovens § 120 a.

Når føreren har overtrådt bestemmelserne om køre- og hviletid mv., kan køretøjet således tilbageholdes med henblik på, at føreren enten på stedet skal hvile ud eller holde pause, eller at der tilkaldes en anden fører, der kan fortsætte kørslen.

Med hensyn til iværksættelsen af tilbageholdelsen finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 2. Ejeren eller den varige bruger af køretøjet skal derfor underrettes om køretøjets tilbageholdelse og vejledes om muligheden for inden 24 timer fra tilbageholdelsens start at få indbragt sagen for retten, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4, jf. § 807, stk. 1. Køretøjet anses for tilbageholdt fra tidspunktet, hvor hverken ejer/den varige bruger eller chaufføren frit kan disponere over køretøjet.

3. Forberedelse

3.1. Før tiltalerejsning

Tiltalepraksis i sager om overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. er nærmere beskrevet nedenfor i pkt. 4.

Før der rejses tiltale i en sag om køre- og hviletid mv., kan der indledningsvis være anledning til at overveje følgende spørgsmål:

A) Er kørslen eller køretøjet eventuelt undtaget fra reglerne om køre- og hviletid?

Der er i køre- og hviletidsforordningen artikel 3 anført en række særlige køretøjer og kørsler, der er undtaget fra reglerne om køre- og hviletid. Disse undtagelser kaldes også EU-undtagelserne. Der er desuden i artikel 13 angivet en række yderligere kørsler og køretøjer, som medlemsstaterne nationalt kan undtage reglerne om køre- og hviletid. De nationale (danske) undtagelser fremgår af § 2 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 med senere ændringer).

Undtagelsesbestemmelserne er beskrevet i Færdselsstyrelsens vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen, der indeholder en nærmere gennemgang og fortolkning af undtagelsesbestemmelserne.

B) Finder EU-Kommissionens vejledningsnotater til køre- og hviletidsforordningen anvendelse?

EU-Kommissionen har udarbejdet otte vejledningsnotater, der indeholder fortolkningsbidrag og retningslinjer for anvendelsen af visse køre- og hviletidsbestemmelser.

Vejledningsnotaterne vedrører følgende emner:

1. "Force majeure reglen", artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen
2. Førerens rejsetid til og fra et køretøj, artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen
3. Afbrydelse af en pause eller et hvil ved påbud

4. Registreringen af køretid med digitalt kontrolapparat ved hyppige eller mange stop for af- og pålæsning
5. Ferieerklæring
6. "Færgereglen", artikel 9, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen
7. Betydningen af "hver periode på 24 timer", artikel 8, stk. 2 og 5, i køre- og hviletidsforordningen
8. Ekstraordinære situationer, hvor det er tilladt at køre uden førerkort

Der henvises til Færdselsstyrelsens "Vejledning om reglerne på køre- og hviletidsområdet", som er tilgængelig på www.fstyr.dk, hvor Kommissionens vejledningsnotater nr. 1-8 er indarbejdet.

Vejledningsnotaterne findes i øvrigt på Europa Kommissionens hjemmeside:
https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en

C) Giver aflæsningen af diagrammark anledning til tvivl?

Hvis sagen er baseret på aflæsning af diagrammark (køreskive) fra en analog takograf (kontrolapparat), skal der indlægges en vis aflæsningstolerance ved aflæsningen af diagramarket.

Før der rejses tiltale i en sag om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, skal det således sikres, at der ikke under behandlingen af sagen opstår tvivl om, hvorvidt det aflæste resultat indebærer en overtrædelse af reglerne. Der skal derfor alene rejses tiltale for overtrædelser, som med sikkerhed fremgår ved en aflæsning af diagramarket.

D) Er overtrædelsen af takografforordningen udtryk for sjudsk eller forglemmelse?

Hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om takografen (kontrolapparatet) skyldes sjudsk eller forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der kunne tages hensyn til dette ved bødefastsættelsen, eller det kan overvejes helt at undlade at rejse tiltale. Om tiltalepraksis ved overtrædelse af takografforordningen se i øvrigt [pkt. 4.3.](#)

E) Medfører overtrædelsen, at der skal nedlægges påstand om frakendelse af førerretten til tunge køretøjer?

I forbindelse med tiltalerejsningen skal det overvejes, om overtrædelsen giver grundlag for at nedlægge påstand om en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten til tunge køretøjer i medfør af færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2 og 3, samt § 129 b. Se nærmere om reglerne om frakendelse af retten til at køre tunge køretøjer i [pkt. 5.2.](#)

4. Jura

4.1. Regelgrundlaget

4.1.1. Færdselsloven

Det følger af færdselslovens § 86 a, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 12, 2. pkt., kan der 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.

Justitsministeriet har i medfør af bestemmelsen i færdselslovens § 86 a, stk. 1, udstedt bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Som følge af vedtagelsen af forordning 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, der trådte i kraft den 20. august 2020, er køre- og hviletidsbekendtgørelsen ændret ved bekendtgørelse nr. 1418 af 25. september 2020, der trådte i kraft den 1. oktober 2020. Bekendtgørelsen er tilføjet to nye nationale (danske) undtagelser i § 2, og der er indsat straffjemmel for to nye bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, idet arbejdsgiver efter artikel 8, stk. 8, har pligt til at dække omkostninger for chaufførens indkvartering under det regulære ugehvile, og efter artikel 8, stk. 8 a, har arbejdsgivers pligt til at tilrettelægge førerens arbejde, således at føreren kan vende hjem indenfor fire på hinanden følgende uger, se nærmere om køretid eller hviletid under pkt. 4.2.4.

Endvidere er der ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017) indført et særskilt frakendelsessystem for tungvogne, hvorefter førerretten alene frakendes til de store og tunge køretøjer, hvis det alene er reglerne om kørsel med overlæs, køre-/hviletid eller takografen, der er overtrådt. I de tilfælde vil førerretten til almindelig bil (kategori B) og motorcykel (kategori A1, A2 og A) således bevares. Dette fremgår af færdselslovens § 129 a og § 129 b, hvor der er fastsat regler om betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre store og tunge køretøjer for overtrædelse af bestemmelserne om overlæs, køre- og hviletid samt takografen.

4.1.2. Køre- og hviletidsforordningen

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen) fastsætter regler for godstransport og visse former for personbefordring, jf. artikel 2 i forordningen.

De væsentligste bestemmelser i forordningen er artikel 6-8, der regulerer chaufførernes daglige og ugentlige køretid og hviletid.

Reglerne går i hovedtræk ud på følgende:

- Den daglige køretid må som udgangspunkt ikke overstige 9 timer, dog må den to gange inden for en uge være på 10 timer (artikel 6, stk. 1)
- Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer (artikel 6, stk. 2)
- Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer (artikel 6, stk. 3)
- Efter en kørselsperiode (køretid) på 4½ time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, der dog kan erstattes af en pause på mindst 15 minutter fulgt af en pause på mindst 30 minutter fordelt over kørselsperioden (artikel 7)
- Den daglige hviletid skal være mindst 11 timer, der dog tre gange mellem hvert ugentligt hvil kan erstattes af et reduceret dagligt hvil på mindst 9 timer (artikel 8, stk. 1-4)
- Den ugentlige hviletid skal som udgangspunkt være på mindst 45 timer (artikel 8, stk. 6, jf. artikel 4 h)

Forordningen suppleres af FN's europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport af 1. juli 1970 (AETR-overenskomsten), hvor der er fastsat regler om køre- og hviletid og takografen (kontrolapparatet), som i det væsentligste svarer til reglerne i køre- og hviletidsforordningen og i takografforordningen.

4.1.3. Takografforordningen

Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (takografforordningen) har den 2. marts 2016 afløst Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen), se afsnit 4.1.4. Artikel 24 om autorisation af installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, artikel 34 om anvendelse af førerkort og diagramark, og artikel 45 om ændring af visse undtagelsesbestemmelser trådte dog i kraft allerede den 2. marts 2015.

Takografforordningen indeholder regler om installation og anvendelse af takografer (kontrolapparater) i køretøjer, der er omfattet af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. Formålet med takografen (kontrolapparatet) er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, om reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Med takografforordningen ændres terminologien fra den tidligere kontrolapparatforordning således, at "kontrolapparat" er ændret til "takograf". Der anvendes to typer af takografer, den analoge takograf og den digitale takograf.

Endvidere indeholder takografforordningen enkelte indholdsmæssige ændringer i forhold til kontrolapparatsforordningen, herunder:

- forbud mod at installere og montere takografer i strid med forordningens krav (artikel 32, stk. 1)
- forbud mod at indstille takografer på en sådan måde, at de automatisk skifter til en anden aktivitetstype, når køretøjets motor eller tænding er slået fra, medmindre føreren fortsat manuelt kan vælge den korrekte aktivitetstype (artikel 32, stk. 2)
- forbud mod at have mere end én takograf installeret (artikel 32, stk. 4)
- forbud mod at fremstille, distribuere, annoncere og/eller sælge genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til manipulation af takografer (artikel 32, stk. 5)
- pligt for transportvirksomhederne til at sikre, at deres førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser for så vidt angår takografens korrekte funktion (artikel 33, stk. 1)

Derudover angår de fleste ændringer de tekniske krav til takografer mv. samt kontrolprocedurer forbundet med anvendelse af takograferne. Endelig er der en række formelle ændringer som følge af, at artikelnumrene er ændret.

I den analoge takograf, der har været anvendt siden 1985, registreres førerens køre- og hviletid på et diagramark (en køreskive).

I den digitale takograf, der er indført for køretøjer, der er registreret efter den 1. maj 2006, sker registreringen af førerens køre- og hviletider digitalt dels i selve takografen, dels på et førerkort.

Takografforordningen indeholder nærmere regler for, hvilke oplysninger takografen (kontrolapparatet) skal optegne, herunder den tilbagelagte vejstrækning, køretid og hviletider. Endvidere indeholder forordningen en række forpligtelser for føreren og transportvirksomheden for så vidt angår anvendelsen og opbevaringen af de diagramark, hvorpå ovennævnte oplysninger optegnes.

De væsentligste regler om anvendelse mv. findes i forordningens artikel 3 samt artikel 32 – 37 og angår følgende:

- manglende benyttelse af typegodkendt takograf i artikel 3, stk. 1 (tidligere kontrolapparatforordningens artikel 3, stk. 1)
- takografens og førerkortets funktion og korrekte anvendelse i artikel 32, stk. 1-4 (tidligere kontrolapparatforordningens artikel 13)
- opbevaring og udlevering af diagramark eller udskrifter fra digital takograf i artikel 33, stk. 1, 2. og 3. led, og artikel 33, stk. 2 (tidligere kontrolforordningens artikel 14, stk. 1 og 2)
- førerens anvendelse af takograf og diagramark samt førerkort og udskrifter fra digital takograf i artikel 34 og 35 (tidligere kontrolforordningens artikel 15)
- reparation af takografen ved driftsforstyrrelser i artikel 37, stk. 1 (tidligere kontrolforordningens artikel 16, stk. 1)
- notering af oplysninger ved driftsforstyrrelser eller tyveri eller bortkomst af førerkort i artikel 37, stk. 2 (tidligere kontrolforordningens artikel 16, stk. 2)

De enkelte overtrædelser er kategoriseret i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016. Kategoriseringen har betydning for hvilken sanktion, der skal anvendes overfor den enkelte overtrædelse af reglerne om takografen. Kategorierne er inddelt i mest alvorlige overtrædelser (MSI - Most Serious Infringements), meget alvorlige overtrædelser (VSI - Very Serious Infringements), alvorlige overtrædelser (SI - Serious Infringements) og mindre overtrædelser (MI – Minor Infringements) - se skema med oversigt over kategorier under [punkt 7.](#), og se i øvrigt [pkt. 5.1.2.](#) om overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagramark og førerkort (takografkort).

Forordningen suppleres af FN's europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport af 1. juli 1970 (AETR-overenskomsten), hvor der er fastsat regler om køre- og hviletid og takografen (kontrolapparatet), der i det væsentligste svarer til reglerne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Derudover er der i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 184 af 24. februar 2016), fastsat en række bestemmelser om brugen af takografer mv., jf. §§ 4-9, der supplerer artikel 34-37 i takografforordningen om anvendelse af diagramark og førerkort. Endvidere indeholder bekendtgørelsen i §§ 11-14 bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

4.1.4. Kontrolapparatforordningen

Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen) indeholder regler om installation og anvendelse af det kontrolapparat, der er en forudsætning for kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne. Kontrolapparatsforordningen er den 2. marts 2016 erstattet af den såkaldte takografforordning (Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport).

Det er dog stadig relevant at kende til kontrolapparatsforordningen, da gældende regler fortsat henviser til denne forordning.

Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om kategorisering af overtrædelser viderefører ikke alle overtrædelser fra bilag III i Kommissionens direktiv 2009/5/EF om kategorisering af overtrædelser af kontrolapparatforordningen om brugen af takografen. Det drejer sig om en række overtrædelser vedrørende manglende notering på diagramarket, der anvendes i den analoge takograf,

fx manglende anførsel på diagramarket af for- eller efternavn på føreren, manglende dato eller sted for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse, manglende notering af registreringsnummer eller kilometerstand (start eller slut) på diagramarket, manglende notering af tidspunkt for skift af køretøj, eller såfremt nationalitetsmærke ikke er indlæst i takografen. De pågældende overtrædelser, der nu fremgår af artikel 34 i Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (takografforordningen), er oplistet i bilag 3 til [L 158 af 15. marts 2017](#).

Ifølge forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.1.](#)) skal disse overtrædelser følge kategoriseringen i Kommissionens direktiv 2009/5/EF om kategorisering af overtrædelser. I dette direktiv henvises fortsat til kontrolapparatforordningen.

At de nævnte overtrædelser ikke er videreført i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om kategorisering af overtrædelser er begrundet i, at den analoge takograf er ved at blive udfaset til fordel for den digitale takograf.

4.2. Tiltalepraksis ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

4.2.1. Tolerancegrænsen

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev bødeniveauet for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne skærpet. Det var forudsat i forarbejderne til lov nr. 557 af 24. juni 2005 ([L 153 af 13. april 2005, pkt. 3.2.1.2. i de almindelige bemærkninger](#)), at der skulle gælde en generel tolerancegrænse på 5 procent, hvorefter der kun skulle rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne om køre- og hviletid i hvert enkelt tilfælde er på 5 procent eller mere.

Denne tolerancegrænse gælder fortsat for overtrædelser af den daglige og ugentlige køretid (køre- og hviletidsforordningens artikel 6) samt den daglige og ugentlige hviletid (køre- og hviletidsforordningens artikel 8). For overtrædelser af køretid uden pauser (køre- og hviletidsforordningens artikel 7) er tolerancegrænsen derimod afskaffet for så vidt angår længde af de afholdte pauser ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.3. i de almindelige bemærkninger).

Der vil dog fortsat kun skulle rejses tiltale i sager om overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningens artikel 7, når den generelle tolerancegrænse på køretiden er overskredet med 5 procent eller derover, jf. [punkt 4.2.2.](#)

4.2.2. Pauser

Reglerne om afholdelse af pause under daglig køretid fremgår af artikel 7 i forordning nr. 561/2006. Efter denne bestemmelse skal føreren efter 4 ½ times kørsel afbryde kørslen og holde en pause på mindst 45 minutter (stk. 1), eller alternativt under kørslen først holde en pause på mindst 15 minutter og derefter en pause på mindst 30 minutter (stk. 2). Denne sidste pause skal senest indledes efter 4 ½ times kørsel.

EU-Domstolen har i en dom af 15. december 1993 (C-116/92) fastslået, at artikel 7, stk. 1 og 2, i køre- og hviletidsforordningen skal fortolkes således, at beregningen af kørselsperioden begynder forfra, når en chauffør har holdt en pause på 45 minutter, enten som en uafbrudt pause eller som en pause på

mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter (i dommen flere pauser på mindst 15 minutter efter de tidligere gældende regler) i løbet af eller ved afslutningen af en 4 ½ times kørselsperiode.

Efter forordningens regler afbrydes chaufførens kørselsperiode således ved påbegyndelsen af en samlet eller opdelt pause på 45 minutter. Chaufføren skal herefter igen afholde en samlet eller opdelt pause på 45 minutter i løbet af eller ved afslutningen af den følgende 4 ½ times kørselsperiode.

Når det kan konstateres, at der er afholdt en pause, som afbryder kørselsperioden, dvs. en samlet pause på 45 minutter, eller ved en opdelt pause, når en pause er på mindst 15 minutter efterfulgt af mindst 30 minutters pause, vurderes det herefter, om en eventuel overskridelse af køretiden udgør en overtrædelse på 5 procent eller mere. Hvis overskridelsen af køretiden er under 5 procent, rejses der ikke tiltale. Hvis der er tale om en overskridelse af køretiden på 5 procent eller derover, se da nærmere om bødeberegningen nedenfor under punkt 5.

4.2.3. Afbrydelse af pauser eller hvil

Det fremgår af definitionen på ”pause” og ”hvil” i køre- og hviletidsforordningens artikel, 4, litra d og f, at pausen eller hvilet som udgangspunkt skal afholdes som en sammenhængende periode, hvor føreren ikke må udføre kørsel eller andet arbejde.

Selv kortvarige afbrydelser af en pause eller et hvil indebærer som udgangspunkt, at pausen eller hvilet slutter. Såfremt pausen eller hvilet senere genoptages, regnes dette derfor som en ny pause eller et nyt hvil.

Det er desuden ikke muligt at lægge flere adskilte pauser eller hvil sammen ved vurderingen af, om reglerne om pauser eller hvil er overtrådt.

Eksempel

En chauffør holder en pause på 17 minutter og kører herefter i 5 minutter, inden han igen holder pause i 14 minutter. Pausen anses i dette tilfælde for afbrudt efter 17 minutter og opfylder derfor ikke kravet til en samlet pause på minimum 45 minutter eller en opdelt pause på 15 minutter efterfulgt af en pause på 30 minutter, idet den efterfølgende pause på 14 minutter ikke skal medregnes.

I medfør af Kommissionens vejledningsnotat nr. 3 kan der dog under afholdelse af pause eller hvil i et køretøj, der holder stille ved en terminal, holdeplads eller ved grænseområder, opstå ganske særlige omstændigheder eller nødstilfælde, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet.

Ved afholdelse af pauser eller hvil ved en terminal kan lastbilen kun flyttes, hvis det er nødvendigt på grund af ekstraordinære omstændigheder og kun efter ordre fra en kompetent myndighed eller terminalarbejder med bemyndigelse til at beordre køretøjet flyttet.

I andre tilfælde (f.eks. ved holdepladser, ved grænseovergange og i nødstilfælde) kan føreren være nødt til at afbryde sin pause eller hvil i få minutter, hvis det af objektive grunde er nødvendigt at flytte køretøjet, eller hvis politiet eller en anden myndighed beordrer køretøjet flyttet.

Føreren skal i disse tilfælde registrere årsagen til afbrydelsen af pausen manuelt (på køreskiven eller udskrift fra takografen), og denne bør om muligt påtegnes af den person, der beordrede køretøjet flyttet.

Ved en efterfølgende kontrol skal der i disse tilfælde udvises en vis tolerance efter en konkret vurdering og eventuel kontrol af årsagen til afbrydelsen.

I U 2012.2616H blev en chauffør frifundet for overtrædelse af artikel 7 om køretid uden pauser i en situation, hvor chaufføren havde afbrudt sin pause i 40-55 sekunder, mens han flyttede sin lastbil 50 meter fra lasterampen ved en virksomhed. Chaufføren havde oplyst, at han var blevet beordret til at flytte vogntoget af en ansat, fordi der var travlt, og vogntoget stod i vejen for et andet vogntog, der skulle aflæsses. Han havde ikke foretaget manuel registrering af årsagen til afbrydelsen.

Højesteret fandt i dette tilfælde, at en meget kortvarig og enkeltstående flytning af vogntoget, der blev beordret i et tilfælde, hvor T vanskeligt ville kunne modsætte sig dette, og hvor han efterfølgende fortsatte sin pause, således at pausen inklusive flytningen samlet varede 34 minutter, svarede til eller måtte sidestilles med de tilfælde, der er beskrevet i Europakommissionens vejledningsnotat nr. 3. Da der i øvrigt var enighed om det konkrete hændelsesforløb, fandt Højesteret, at det var uden betydning, at T ikke registrerede årsagen til afbrydelsen manuelt.

Som dommen understreger, er det nødvendigt at kontrollere chaufførens oplysninger om årsagen til afbrydelsen af pausen eller hvilet, herunder bl.a. om afbrydelsen skyldes en sådan nødsituation eller ekstraordinær omstændighed, som krævet i vejledningsnotat nr. 3, og at pausen eller hvilet blev afbrudt efter påbud fra en kompetent myndighed.

Den omstændighed, at chaufføren ikke har foretaget en manuel registrering af årsagen til afbrydelsen, afskærer ikke i sig selv chaufføren fra at påberåbe sig, at afbrydelsen af pausen eller hvilet skyldtes en beordret flytning grundet ekstraordinære omstændigheder. Chaufføren må dog i disse tilfælde fremkomme med så detaljerede oplysninger om omstændighederne ved afbrydelsen, at politiet er i stand til at kontrollere, om der har været tale om en beordret flytning og om betingelserne for anvendelse af undtagelsesbestemmelsen i vejledningsnotat nr. 3 i øvrigt er opfyldt.

Fra retspraksis kan der endvidere henvises til en utrykt Østre Landsrets dom af 21. februar 2013, AM2013.02.21Ø, hvor chaufføren blev fundet skyldig i overtrædelse af reglerne om køretid uden pause, idet chaufføren havde afholdt to pauser på henholdsvis 19 og 15 minutter afbrudt af 8 minutters køretid. Chaufføren gjorde under sagen bl.a. gældende, at afbrydelsen af pausen skyldtes en beordret flytning af lastvognen efter læsning ved rampen ved en postterminal. Landsretten lagde til grund, at chaufføren ikke havde foretaget en manuel registrering af årsagen til afbrydelsen. Landsretten fastslog herefter, at det måtte anses at have været påregneligt for chaufføren, at han umiddelbart efter endt pålæsning ville blive nødt til at flytte lastbilen, som efter det oplyste holdt foran en anden lastbil. Landsretten fandt på denne baggrund ikke, at der forelå en sådan pludselig opstået unormal situation eller nødstilfælde som beskrevet i vejledningsnotat nr. 3.

4.2.4. Køretid eller hviletid

Reglerne om køretid fremgår af artikel 6 i køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inde for vejtransport). I medfør af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, må chaufførens daglige køretid som udgangspunkt ikke overstige 9 timer. Chaufføren må dog to gange i løbet af en uge have en daglig køretid på 10 timer.

I medfør af artikel 6, stk. 2, må chaufførens ugentlige køretid ikke overstige 56 timer.

Den generelle tolerancegrænse på 5 procent gælder også i relation til reglerne om daglig og ugentlig køretid. Dette indebærer i relation til daglig køretid, at en køretid på henholdsvis 9 timer og 26 minutter/10 timer og 29 minutter ikke sanktioneres.

Ved beregningen af køretiden sammenlægges de perioder, hvor det er registreret i takografen (kontrolapparatet), at chaufføren har kørt i lastvognen.

Reglerne om køretid skal ses i sammenhæng med reglerne om hviletid. Beregningen af den daglige køretid starter således efter afslutningen af et dagligt eller ugentlig hvil og slutter ved påbegyndelsen af et nyt dagligt eller et ugentligt hvil, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra k.

Udgangspunktet er, at det kun er lovlige (daglige/ugentlige) hvil, der kan afbryde køretiden. Såfremt chaufføren holder et for kort hvil, slutter opgørelsen af køretiden derimod ikke.

Ved manglende eller for korte hvil opgøres den daglige køretid derfor ved sammenlægning af de køretider, der ligger på begge sider af det for korte hvil. Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er under 7 timer. Det følger af Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 15. november 2011, hvorefter der ved afholdelse af et for kort hvil kun sker kumulation af køretiden (sammenlægning af den daglige køretid som ligger på hver side af et utilstrækkeligt dagligt hvil), hvis det afholdte hvil er under 7 timer.

Retningslinjerne finder anvendelse både i forhold til afholdelse af et almindelig dagligt hvil (11 timer) og et reduceret dagligt hvil (9 timer).

Et sammenhængende hvil på minimum 7 timer vil derfor altid afbryde opgørelsen af den daglige køretid.

Har en chauffør derimod kørt 7 timer dag 1 og herefter holdt et hvil på under 7 timer og derefter kørt 8 timer dag 2, opgøres den daglige køretid til 15 timer.

Reglen har alene betydning for beregningen af den daglige køretid. Der vil derfor fortsat skulle udmåles en bøde for overtrædelse af reglerne om dagligt hvil, såfremt det afholdte hvil ikke opfylder kravet til et regulært eller reduceret dagligt hvil.

Ved beregningen af chaufførens ugentlige køretid sammenlægges de daglige køretider fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Reglerne om hviletid fremgår af artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inde for vejtransport). Efter denne bestemmelse skal føreren inden 24 timer efter afslutningen af et dagligt eller et ugentligt hvil have holdt en ny daglig hviletid, jf. artikel 8, stk. 2.

Et dagligt hvil kan enten afholdes som et regulært dagligt hvil på minimum 11 timer, eller subsidiært som et regulært opdelt dagligt hvil fordelt over to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst 3 sammenhængende timer og den anden på mindst 9 sammenhængende timer, eller som et reduceret dagligt hvil på minimum 9 timer. Der kan højst holdes tre reducerede hvil mellem to ugentlige hviletider.

Føreren skal i medfør af artikel 8, stk. 2, indenfor 24 timer have holdt hele sit reducerede, sit opdelt eller sit regulære daglige hvil. Beregningsperioden afsluttes, når hvilet er afholdt, og en ny beregningsperiode begynder derefter.

I de tilfælde, hvor der ikke afholdes en kvalificerende hviletid inden for beregningsperioden for den daglige hviletid, vil 24 timers perioderne blive fastlagt fortløbende, uanset om 24 timers perioden udløber, mens der udføres kørsel, andet arbejde, rådighedstid eller pause/hvil.

Der henvises i øvrigt Færdselsstyrelsens vejledning om beregningsperioden for den daglige hviletid, samt Kommissionens Vejledningsnotat nr. 7 om betydningen af "hver periode på 24 timer" på www.fstyr.dk.

Endvidere skal chaufføren senest seks dage efter afslutningen af den foregåede ugentlige hviletid påbegynde en ny ugentlig hviletid, jf. artikel 8, stk. 6.

Den ugentlige hviletid kan enten afholdes som en regulær ugentlig hviletid på 45 timer eller som en reduceret ugentlig hviletid på minimum 24 timer.

Med forordning 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, der trådte i kraft den 20. august 2020, er adgangen til at holde reduceret ugehvil under udførelse af international transport lempet. En fører skal således i medfør af artikel 8, stk. 6, som udgangspunkt i to på hinanden følgende uger afholde mindst to regulære ugentlige hviletider, eller en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Hvis føreren udfører international godstransport uden for etableringsmedlemsstatens område, kan føreren afholde to reducerede ugehvil i træk, forudsat at hvilene påbegyndes uden for arbejdsgivers etableringsmedlemsstat og førerens bopælsland. Hvis en fører, der udfører international godstransport, afholder to reducerede ugehvil i træk, skal føreren efterfølgende to ugehvil, være regulære ugehvil.

I medfør af artikel 8, stk. 6 b, skal enhver reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge. I de tilfælde, hvor der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, skal der umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som compensation for disse to reducerede ugentlige hviletider.

Med forordning 2020/1054 af 15. juli 2020 er der ligeledes sket en ændring af artikel 8, stk. 8, således at det fremgår at, de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som compensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, ikke må afholdes i et køretøj. De skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold. Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren.

Med forordning 2020/1054 af 15. juli 2020 er artikel 8, stk. 8 a, indsat og ifølge denne bestemmelse er transportvirksomheder nu forpligtet til at tilrettelægge førerens arbejde, således at føreren inden for hver periode på fire uger har mulighed for at vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed i etableringslandet, eller tilbage til førernes bopæl indenfor hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som compensation for reduceret ugentligt hviletid. Hvis føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, skal transportvirksomheden tilrettelægge førerens arbejde, således at føreren kan vende tilbage inden starten på den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som compensation.

Den generelle tolerancegrænse på 5 procent gælder også i relation til reglerne om daglig og ugentlig hviletid. Dette indebærer i relation til reglerne om dagligt hvil, at et reduceret dagligt hvil på 8 timer og 34 minutter eller et regulært dagligt hvil på 10 timer og 28 minutter som udgangspunkt ikke sanktioneres. Det er dog kun tilladt at have tre reducerede hvil mellem to ugentlige hviletider.

4.3. Tiltalepraksis ved overtrædelse af takografforordningen

Formålet med takografen (kontrolapparatet) er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, om reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Alle overtrædelser af de formelle regler om takografen (kontrolapparatet) kan principielt medvirke til at hindre kontrol af de materielle regler om køre- og hviletid, og det er derfor udgangspunktet, at der rejses tiltale for hver enkelt overtrædelse af takografforordningen.

4.3.1. Administrative lempelser

Justitsministeriet har ved cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 administrativt lempet udgangspunktet for tiltalerejsning i sager om overtrædelse af reglerne om takografforordningen og har fastsat følgende retningslinjer for tiltalepraksis:

a) Åbning af analog takograf (kontrolapparat) med henblik på egenkontrol

Åbning af den analoge takograf (kontrolapparatet) anses ikke som en unødigt åbning i strid med takografforordningens artikel 32, jf. artikel 34, stk. 1, såfremt åbningen sker med henblik på egenkontrol, og køretøjet holder stille under åbningen.

Der må maksimalt ske 6 åbninger pr. daglig arbejdsperiode, og åbningerne må have en varighed af maksimalt et minut.

b) Køreskiver ikke medbragt ved vejkontrol

Der udmåles kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed/arbejdsgiver, hvis føreren ved vejkontrollen ikke som foreskrevet kan forevise køreskiverne for den pågældende dag og de forudgående 28 dage (frem for en bøde pr. manglende køreskive).

Udmålingen af blot én bøde til henholdsvis fører og virksomhed i disse tilfælde forudsætter dog, at virksomheden eller føreren efterfølgende indsender køreskiverne inden for en frist, der fastsættes af politiet.

c) Flere udfyldningsfejl på én køreskive

Uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på den enkelte køreskive udmåles der kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hver skive, der er forkert eller mangelfuldt udfyldt (frem for en bøde for hver enkelt udfyldningsfejl, der konstateres).

d) Manglende registrering af lovligt dagligt hvil afholdt i køretøjet

Der rejses ikke sigtelse eller tiltale for overtrædelse af artikel 34, stk. 1, i takografforordningen i tilfælde, hvor der ikke anvendes diagramark under et lovligt dagligt hvil, der afholdes i køretøjet. Dette gælder også ved brug af førerkort til digital takograf (kontrolapparat).

4.3.2. Fejl som skyldes sjusk eller forglemmelser

I visse tilfælde kan der i forbindelse med politiets kontrol, og den af Færdselsstyrelsen udførte virksomhedskontrol, fremkomme oplysninger, hvorefter det kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om takografen (kontrolapparatet) alene skyldes sjusk/forglemmelse fra chaufførens side.

Sådanne oplysninger kan efter omstændighederne indgå i anklagemyndighedens afgørelse af tiltalespørgsmålet og bødefastsættelsen.

I tilfælde, hvor der fremlægges fornøden dokumentation for, at enkeltstående overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt alene skyldes sjusk/forglemmelse fra chaufførens side og

ikke forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol, kan det således overvejes helt at undlade tiltalerejsning.

Som eksempel herpå kan for så vidt angår de digitale takografer (kontrolapparater) nævnes det tilfælde, hvor chaufføren har holdt et dagligt eller ugentligt hvil, men ved en forglemmelse har undladt at stille den digitale takograf (kontrolapparat) på ”pause/hvil”, således at der i stedet automatisk er registreret ”andet arbejde”. Hvis chaufføren/virksomheden kan sandsynliggøre, at der er hvilet i den pågældende periode, herunder fremlægge dokumentation for, at køretøjet har holdt stille i hele perioden, kan tiltale efter omstændighederne undlades. Som eksempel herpå kan nævnes det tilfælde, hvor den pågældende op til en fridag glemmer at stille den digitale takograf (kontrolapparat) på ”pause/hvil”, således at der automatisk er registreret ”andet arbejde” i hele perioden, hvis det kan lægges til grund, at køretøjet har holdt stille i hele perioden, og der ikke er mistanke om, at der er udført andet arbejde i stedet for at hvile.

Det er den tiltalte selv, som af egen drift eller i forbindelse med en eventuel partshøring skal fremlægge den fornødne dokumentation for fejlbetjeningen, medmindre der er tale om en åbenlys fejl.

Det er af afgørende betydning, at tiltaltes forklaring og dokumentation ikke kan anses for at indebære alvorlig bevismæssig tvivl. Hvis der f.eks. finder en kontrol sted i en situation, hvor en chauffør er i gang med at af- eller pålæsse varer, mens takografen (kontrolapparatet) står på ”pause/hvil”, vil chaufførens forklaring om fejlbetjening ikke kunne danne grundlag for en undladelse af at rejse tiltale for overtrædelse af takografforordningen. Det samme gælder tiltaltes forklaring om afholdelse af en kortere pause/hvil, der på grund af manglende betjening af takografen (kontrolapparatet) automatisk er registreret som ”andet arbejde”, medmindre der fremkommer en troværdig dokumentation om det modsatte, f.eks. ved kvittering fra restaurationsbesøg eller lignende. Der kan i den forbindelse f.eks. lægges vægt på, om chaufføren samme dag, som han opdager fejlen, har udskrevet et print fra takografen (kontrolapparatet), der er blevet forsynet med oplysninger om fejlbetjeningen samt dato og underskrift.

Det er endvidere afgørende, at der alene er tale om enkeltstående overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet), idet der i modsat fald enten er tale om generel forsømmelighed eller forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol. Hvis der foreligger mere end nogle enkelte overtrædelser i løbet af en måned, bør tiltale således efter Rigsadvokatens opfattelse ikke undlades.

I de tilfælde, hvor der er tale om flere overtrædelser i løbet af en måned (mere sjusk generelt), men hvor tiltalte fremkommer med dokumentation for, at overtrædelserne af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt skyldes sjusk/forglemmelse og ikke forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol, kan bøden nedsættes. Bødenedsættelse som udgangspunkt ikke komme på tale, hvis der er tale om forholdsvis mange og/eller mere systematiske overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet).

For så vidt angår analoge takografer (kontrolapparater) bemærkes, at manglende angivelse af førerens navn på diagramarket i almindelighed ikke bør føre til tiltalefrafald eller bødenedsættelse. Dette skyldes, at manglende angivelse af navn som udgangspunkt forhindrer kontrol, bl.a. fordi diagramarket efter kørslen kan påføres et andet navn.

Som et eksempel kan nævnes U 2007.1698 Ø, hvor et selskab blev straffet med en bøde på 126.000 kr. for en chaufførs overtrædelse af reglerne om kontrolapparatforordningen bl.a. ved i 21 tilfælde at have undladt at udfylde diagramarket med for- og efternavn. Landsretten henviste i præmisserne bl.a. til den ved lov nr. 557 af 14. juni 2005 gennemførte 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 dog være enkelte tilfælde, hvor manglende udfyldning af diagramark bør kunne føre til tiltalefrafald eller bødenedsættelse. Som eksempel kan nævnes, at føreren ved udfyldning af diagramark anfører sit navn som ”J. Hansen”. Hvis der er tale om en mindre virksomhed, hvor der alene er ansat en person ved navn ”J. Hansen”, kan føreren uden vanskeligheder identificeres, hvilket kan tale for, at overtrædelsen kan være udtryk for sjusk/forglemmelse. Er der derimod tale om en større virksomhed, hvor der er flere førere med navne, som kan forkortes til ”J. Hansen”, er det ikke umiddelbart muligt 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.

Ved Østre Landsrets dom af 19. april 2013, AM2013.04.19Ø, blev chaufføren frifundet for overtrædelse af reglerne om pauser, idet retten fandt, at der kunne lægges vægt på chaufførens registrering af pause i et (ikke godkendt) elektronisk hjælpeværktøj, selvom registreringerne i det digitale kontrolapparatet udviste ”andet arbejde” i den omhandlede periode. Retten fandt herved, at det ikke kunne udelukkes, at den manglende registrering af pause i det digitale kontrolapparat skyldtes en betjeningsfejl.

I de tilfælde, hvor der er modstrid mellem de oplysninger, der er registreret i takografen (kontrolapparatet), og oplysninger registreret i andet elektronisk hjælpeværktøj, skal registreringerne i takografen (kontrolapparatet) som udgangspunkt lægges til grund.

Eventuelle registreringer af pauser eller hvil i et elektronisk hjælpeværktøj kan ikke i sig selv anses som tilstrækkelig dokumentation for, at enkeltstående overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt alene skyldes sjusk/forglemmelse fra chaufførens side.

4.4. Objektivt ansvar for vognmænd

Der gælder efter færdselslovens § 118, stk. 13, et objektivt ansvar for ejeren/brugeren af køretøjet. Der henvises i denne forbindelse desuden til § 13 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007), hvoraf det desuden fremgår, at der for bødeansvaret ikke fastsættes forvandlingsstraf.

I TfK 2006.780 blev en vognmand i overensstemmelse med det objektive ansvar i færdselslovens § 118, stk. 9, (nugældende § 118, stk. 13) fundet ansvarlig som arbejdsgiver for chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, selv om chaufføren havde handlet i strid med instrukser fra vognmanden. Se tillige U 2009.2650Ø.

4.5. Kørsel i udlandet

Fastsættelsen af straf og andre retsfølger ved overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der retsforfølges i Danmark, træffes efter dansk lovgivning, jf. straffelovens § 10, stk. 1, jf. § 8, stk. 1, nr. 3.

I sager om overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne er dansk straffemyndighed ikke betinget af dobbelt strafbarhed, og det er derfor ikke nødvendigt at redegøre for bødeniveauet i de lande, hvor overtrædelserne er begået. Se hertil Østre Landsrets dom af 16. august 2011 (U 2011.3229V), Østre Landsrets domme af 29. september 2011 (AM2011.09.29Ø og AM2011.09.29Ø2) og U 2016.1975H (AM2016.02.26H).

5. Straf og andre retsfølger

5.1. Bødepåstande

Bødeloft

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017, der er trådt i kraft den 1. juni 2018, er der indført et bødeloft, der som udgangspunkt gælder for den samlede bøde, der kan idømmes for overtrædelser af takografforordningen og køre- og hviletidsforordningen i en kontrolperiode. Bødeloftet er som udgangspunkt 30.000 kr. for føreren og 60.000 kr. for virksomheden.

Se nærmere under [afsnit 5.1.3.](#)

5.1.1. Overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid

Overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid straffes efter færdselslovens § 118, stk. 12, og § 11 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007).

Bødepåstand for overtrædelse af reglerne om daglig køretid (artikel 6) og daglig hviletid (artikel 8).

Bøden skal for føreren fastsættes til 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent.

For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. pr. procent reglerne overskrides.

Bødetaksterne fremgår af forarbejderne til lov nr. 577 af 24. juni 2005 ([L 153 af 13. april 2005, pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, samt skematisk oversigt i underbilag 2.3.](#)), hvor der blev indført et gradueret bødesanktionssystem for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

I medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 5, oprundes bøden til nærmeste beløb delelig med 500, ligesom reglerne om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 2, 1. pkt., finder anvendelse, når der er tale om flere overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne til samtidig pådømmelse. Oprundingen sker, når samtlige overtrædelser er lagt sammen.

Der er i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 4, hjemmel til at fravige bestemmelsen om absolut kumulation, når særlige grunde taler for det, ligesom reglerne om nedsættelse af bøderne til personer med særlig lav indtægt i færdselslovens § 118 a, stk. 1, finder anvendelse.

Der fastsættes ikke en skærpet bøde i gentagelsestilfælde ved overtrædelse af reglerne.

Det fremgår desuden af § 13 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007), at der for virksomhedens bødeansvar ikke fastsættes forvandlingsstraf.

Eksempel på beregning af bødestørrelse

En chauffør har en samlet daglig køretid på 12 timer og 21 minutter og har dermed overskredet den højst tilladte daglige køretid på 10 timer med 2 timer og 21 minutter svarende til 141 minutter.

I forhold til den tilladte daglige køretid på 10 timer (600 minutter) er der således tale om en overtrædelse på

$$\underline{141 \text{ minutter} \times 100 = 23,5 \%}$$

600 minutter

Der rundes ned i forbindelse med den procentvise opgørelse til 23 %, hvorefter bøden i dette tilfælde skal udmåles til $23 \times 100 \text{ kr.} = 2.300 \text{ kr.}$ (oprundes til 2.500) til chaufføren og $23 \times 200 \text{ kr.} = 4.600 \text{ kr.}$ (oprundes til 5.000 kr.) til virksomheden.

Bødepåstand for overtrædelse af reglerne om køretid uden tilstrækkelig pause (artikel 7)

Bøde for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden fastsættes som udgangspunkt til det halve i forhold til bøderne for overtrædelse i øvrigt af køre- og hviletidsforordningen, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 6, 1. pkt., som blev indsat ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt.2.2.2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)).

Det vil sige, at bøden til føreren skal fastsættes til 50 kr. pr. procent reglerne om køre- og hviletid overskrides. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 100 kr. pr. procent reglerne overskrides.

Ved samme lovændring blev cirkulære nr. 9293 af 30. marts 2007 (lempelsescirkulæret) ophævet. Lempelsescirkulæret havde til formål at sikre, at der ved straffastsættelsen blev taget hensyn til det særlige samspil mellem køretid og pauser, som kan indebære, at afholdelse af en pause, hvor forordningens krav er overskredet med få minutter, kan medføre en betydelig overskridelse af køretiden, da køretiden i så fald som udgangspunkt vil blive lagt sammen på hver side af den for korte pause. Lempelsescirkulæret førte i praksis bl.a. til at uklarhed omkring anvendelse af reglerne om pause, og lempelsescirkulæret blev på den baggrund ophævet i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 697 af 8. juni 2017.

Da lempelsescirkulæret er ophævet, kan en afholdt pause, der er for kort, i samspillet med reglerne om kumulation af køretid indebære, at selv en lille overtrædelse af artikel 7 potentielt kan føre til en stor overtrædelse af reglerne om køretid uden pause.

I det lys er det ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 fastlagt, at der ved bødeudmålingen for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 skal tages hensyn til, i hvilket omfang der er afholdt pauser, selvom disse pauser ikke overholder køre- og hviletidsforordningens krav til pauser. Den afholdte pause skal dog være af en vis længde, før der tages hensyn til den ved bødeudmålingen.

Er den afholdte pause under 10 minutter, tillægges pausen således ikke betydning i forbindelse med bødeberegningen, der derfor sker med afsæt i, at der slet ikke er holdt pause. Det betyder, at bøden udmåles efter § 118 a, stk. 6, 1. pkt., dvs. at bøden på sædvanlig vis fastsættes til 50 kr. pr. procents overskridelse af køre- og hviletidsreglerne og 100 kr. til virksomheden.

Der kan medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden. Der sondres ikke mellem samlede og opdelte pauser, og rækkefølgen af de for korte pauser tillægges ikke betydning i relation til fastsættelsen af bødestørrelsen i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 6, 2. pkt., jf. nærmere nedenfor.

En for kort pause kan kun tillægges betydning i formildende retning ved bødeudmålingen, hvis køretiden på hver side af den for korte pause ikke er overskredet, dvs. at køretiden på hver side af pausen maksimalt må udgøre 4 timer og 30 minutter, dog tillagt tolerancegrænsen på 5 % (dvs. reelt 4 timer og 43 minutters kørsel på hver side af pausen). Hvis køretiden på den ene eller begge sider af den for korte pause overskrider dette, skal bøden udregnes efter § 118 a, stk. 6, 1. pkt., dvs. at bøden på sædvanlig vis fastsættes til 50 kr. pr. procents overskridelse af køre- og hviletidsreglerne og 100 kr. til virksomheden.

Hvis pausen eller de opdelte pauser har en varighed mellem 10 minutter og 39 minutter, skal der ved udmåling af bøden tages højde for, at der trods alt er afholdt pause, uanset at den/de ikke lever op til

køre- og hviletidsforordningens krav til pauser. Det følger af lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)), at der ved fastsættelsen af bødens størrelse i disse tilfælde skal anvendes en beregningsfaktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden.

Omregningsmodellen fremgår af nedenstående skema

Længe af afholdt pause(r)	X procent af den bøde som bliver udmålt efter færdselslovens § 118 a, stk. 6, 1. pkt.
1-9 minutter	Ingen reduktion /100 procent
10-19 minutter	75 procent (faktor 0,75)
20-29 minutter	50 procent (faktor 0,50)
30-39 minutter	25 procent (faktor 0,25)
Mindst 40 minutter	Se særskilt afsnit nedenfor om bødefastsættelsen i disse situationer

Det betyder, at hvis pausen/pausernes samlede varighed eksempelvis er 10-19 minutter, udmåles bøden efter færdselslovens § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 75 procent (faktor 0,75) af den bøde, som ville være udmålt i henhold til færdselslovens § 118 a, stk. 6, 1. pkt.

Eksempel 1:

En fører holder en pause på 20 minutter efter en køretid på 4 timer og 30 minutter. Føreren fortsætter kørslen i 4 timer og påbegynder derefter sit daglige hvil. Pausen på 20 minutter opfylder ikke kravene i køre- og hviletidsforordningens artikel 7 om afholdelse af pause, og kørselsperioden afsluttes først, når det daglige hvil indledes efter en samlet køretid på 8 timer og 30 minutter. Køretiden er derfor overskredet med 88 procent. Det medfører som udgangspunkt en bøde på 8.800 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Bøden halveres herefter til 4.400 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Da køretiden ikke er overskredet inden eller efter den for korte pause, og da der er afholdt en pause på mellem 10 og 39 minutter varighed, skal bøden nedsættes yderligere. Som det fremgår af ovenstående skema, skal bøden ved en pause på 20 minutter nedsættes med yderligere 50 procent, hvilket medfører en bøde til føreren på 2.200 kr., og oprundet til nærmeste 500 kr. er den endelige bøde herefter 2.500 kr.

Eksempel 2:

En fører holder en pause på 25 minutter efter en køretid på 4 timer og 30 minutter. Føreren fortsætter kørslen i 4 timer og 40 minutter, (idet køretiden tillagt tolerancegrænsen på 5 % må være op til 4 timer og 44 minutters kørsel på hver side af pausen), og holder 10 minutters pause. Efter de 10 minutter kører føreren i 2 timer mere, inden han holder sit daglige hvil. Der er dermed kørt i 11 timer og 10 minutter uden afbrydende pauser, hvilket er en overskridelse med 148 procent. Det medfører som udgangspunkt en bøde på 14.800 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Bøden halveres herefter til 7.400 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Da køretiden ikke er overskredet inden eller efter den for korte pause, og da der samlet er afholdt mellem 30-39 minutters pause, skal bøden nedsættes yderligere. Som det fremgår af ovenstående skema, skal bøden når de to for korte pauser lægges sammen til 35 minutter i alt (og dermed er mellem 30-39 minutter) nedsættes med yderligere 75

procent, hvilket medfører en bøde på 1.850 kr. for køretid uden pauser. Den samlede daglige køretid er samtidig længere end de tilladte 10 timer, og der skal derfor også udmåles en bøde for en overskridelse af den samlede daglige køretid. Denne er overskredet med 11 procent, hvilket medfører en bøde på 1.100 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. De to bøder lagt sammen giver 2.950 kr., og oprundet til nærmeste 500 kr. bliver den samlede bøde på 3.000 kr.

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, og den pågældende pause/pauser er på mindst 40 minutter (dvs. højst 5 minutter for kort)

Såfremt pausen/pauserne er på (evt. sammenlagt) mindst 40 minutter – dvs. højst 5 minutter for kort - og køretiden ikke er overskredet inden eller efter pausen, skal der som udgangspunkt ikke rejses tiltale for overtrædelse af artikel 7, hvilket følger af lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.3, i lovforslagets almindelige bemærkninger).

Hvis føreren har mere end 10 overtrædelser i kontrolperioden, hvor overskridelsen af pausen udgør højst 5 minutter, skal der dog udmåles en bøde. Bøden skal i så fald ikke udmåles efter de generelle retningslinjer om graduering af bødestørrelsen i forhold til den procentvise overskridelse af grænserne for køre- eller hviletid. Bøden vil i disse tilfælde i stedet skulle udmåles som et fast beløb, hvis størrelse fremgår af nedenstående skema, jf. nærmere i de almindelige bemærkningerne til L 158 af 15. marts 2017, under pkt. 2.2.2.3.

Bødestørrelse, når afholdt pause/pauser har en (samlet) varighed på mindst 40 minutter

Antal overtrædelser i kontrolperioden	1-10	11-15	16-20	21-25
Samlet bøde	Ingen sanktion	500 kr.	1000 kr.	1500 kr.

Bødepåstand for overtrædelse af reglerne om afholdelse af regulært ugehvil i køretøjet (artikel 8)

Køre- og hviletidsforordningens artikel 4 indeholder bl.a. følgende definitioner af ”hvil”, ”regulær ugentlig hviletid” og ”reduceret ugentlig hviletid”:

- ”Hvil”: Enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid,
- ”Regulær ugentlig hviletid”: Ethvert hvil på mindst 45 timer,
- ”Reduceret ugentlig hviletid”: Ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som, med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk.

Af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 6, fremgår det, at i to på hinanden følgende uger skal en fører have mindst:

- to regulære ugentlige hviletider, eller
- en regulær ugentlig hviletid, og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.

En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Det fremgår samtidig, at en fører, der udfører international godstransport, uden for etableringsmedlemsstatens område kan afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

Det fremgår af artikel 8, 6 b, at enhver reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge. Hvor der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider (kun tilladt for førere af international transport), skal der umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider. Se også pkt. 4.2.4. om køretid eller hviletid.

Af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 7, fremgår det endvidere, at hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst ni timer.

I køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, er det bestemt, at de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, ikke må afholdes i et køretøj. De skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold. Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren.

I medfør af færdselslovens § 118, stk. 12, 5. pkt., skal det ved fastsættelse af bøder for føreres og virksomheders overtrædelse af bestemmelserne om afholdelse af det regulære ugentlige hvil, indgå som en særlig skærpende omstændighed, hvis hviletid tilbringes i køretøjet.

Anklagemyndigheden skal i sager om ulovlig afholdelse af regulært ugentligt hvil i køretøjet nedlægge påstand om bøde på 10.000 kr. til føreren og påstand om bøde på 20.000 kr. til virksomheden. Det følger af lov nr. 139 af 25. februar 2020, der trådte i kraft den 1. marts 2020 (L nr. 77 af 27. november 2019, pkt. 2.2.2.). På køre- og hviletidsområdet er der fast retspraksis for, at der ikke udstedes en dobbeltbøde i tilfælde, hvor vognmandsvirksomheden er en enkeltmandsejet virksomhed, og hvor chaufføren derfor også er ejer af køretøjet. I disse tilfælde udmåles en bøde svarende til den bøde, der tilfalder virksomheden, det vil sige køretøjets ejer.

Når det anses for en særlig skærpende omstændighed, at det regulære ugentlige hvil afholdes i køretøjet, medfører det, at bødeloftet i § 118 a, stk. 5, på henholdsvis 30.000 kr. til føreren og 60.000 kr. til virksomheden ikke finder anvendelse på overtrædelsen. Det betyder, at en fører og en virksomhed inden for en kontrolperiode kan pålægges en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet, samt eventuelle øvrige overtrædelser, der heller ikke er omfattet af bødeloftet.

Forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet regulerer - i modsætning til de øvrige regler om hvil - ikke, hvor længe der skal hviles, men alene stedet for afholdelse af hviletid. Overtrædelse af forbuddet kan derfor ikke anses som en procentvis overtrædelse af reglerne om hvil. Derfor finder reglerne om frakendelse af førerretten til tunge køretøjer på baggrund af køre- og hviletidsovertrædelser, der følger af §§ 129 a og 129 b, hvor der er tale om procentvise overtrædelser, ikke anvendelse. Der kan således ikke ske frakendelse af førerretten til tunge køretøjer, hverken betinget eller ubetinget, på baggrund af overtrædelser af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet. Der henvises i øvrigt til L nr. 77 af 27. november 2019, de specielle bemærkninger til nr. 2.

5.1.2. Overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagramark og førerkort (takografkort)

Overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen (kontrolapparatet), diagrammark og førerkort (takografkort) straffes efter færdselslovens § 118, stk. 12, 3. og 4. pkt., og § 12 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007).

Kategorisering af overtrædelserne

Overtrædelser af takografforordningen forudsættes i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)) vurderet på baggrund af overtrædelsens egnethed til at forhindre en effektiv kontrol. Med henblik herpå er overtrædelserne kategoriseret som henholdsvis ”mindre overtrædelser” (MI), ”alvorlige overtrædelser” (SI), ”meget alvorlige overtrædelser” (VSI) og ”mest alvorlige overtrædelser” (MSI), jf. inddeling af overtrædelser i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og Europa-Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016.

Nedenfor i pkt. 7 er kategoriseringen af overtrædelserne af takografforordningen, kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen sammenfattet i oversigtskema. Bilaget af udarbejdet på baggrund af bilag 2, 3 og 4, som fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, bilag 2-4).

Der er i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)), fastsat strafpositioner for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen (kontrolapparatet), diagrammark og førerkort (takografkort), som er gengivet i skemaet nedenfor:

Kategorier af overtrædelser af takografforordningen	Bøde til føreren per overtrædelse	Bøde til virksomheden per overtrædelse
Mindre overtrædelser (MI)	500 kr.	1000 kr.
Alvorlige overtrædelser (SI)	1000 kr.	2000 kr.
Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	3000 kr.	6000 kr.
Meget alvorlig overtrædelser (VSI), der konkret ikke har hindret den effektive kontrol	1500 kr.	3000 kr.
Mest alvorlige overtrædelser (MSI)	6000 kr.	12.000 kr.

Ved lov nr. 627 af 12. juni 2013 ([L 128 af 30. januar 2013, pkt. 2.4.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)), blev der indført et differentieret sanktionssystem ved udmåling af bøder til føreren for overtrædelser af bestemmelserne om brugen af takografen (kontrolapparatet), diagrammark og førerkort (takografkort).

Indførelsen af det differentierede sanktionssystem skete på baggrund af EU-Domstolens afgørelse i sag C-210/10, Urban, hvor EU-Domstolen bl.a. fastslog, at det er i strid med proportionalitetsprincippet,

såfremt sanktionssystemet medfører, at der udmåles ensartede bøder på et fast beløb for alle overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen (nu takografforordningen) uanset overtrædelsernes grovhed.

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#)) er det differentierede bødesystem lempet i forhold til de kategorier, der omfatter mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser, og der er et indført et differentieret bødesystem for virksomheden, således at bøden til virksomheden som udgangspunkt er det dobbelte af bøden til føreren. Skemaet ovenfor afspejler disse ændringer.

Det differentierede sanktionssystem indebærer, at bøden til føreren for overtrædelser af bestemmelserne om brugen af takografen (kontrolapparatet), diagramark og førerkort (takografkort) gradueres efter overtrædelsens karakter, idet det indgår som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelserne er egnede til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne. Der fastsættes ikke en skærpet bøde i gentagelsestilfælde ved overtrædelse af reglerne.

De meget alvorlige overtrædelser (VSI) er alle egnede til at hindre effektiv kontrol og vil som hovedregel også reelt have hindret den effektive kontrol. Dog kan der forekomme tilfælde, hvor de meget alvorlige overtrædelser konkret ikke har hindret en effektiv kontrol, selvom overtrædelserne efter sin karakter er egnede til at hindre kontrollen. I tilfælde, hvor en meget alvorlig overtrædelse konkret ikke har hindret den effektive kontrol, skal der alene udmåles en bøde på 1.500 kr. per overtrædelse til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

I praksis vil de tilfælde, hvor den effektive kontrol ikke er hindret, oftest være situationer, hvor der er tale om åbenbare fejlregistreringer. Det kan f.eks. være tilfældet, hvor føreren i forbindelse med påbegyndelse af et hvil glemmer at indstille takografen, så der bliver registreret hvil. I denne situation vil der i forbindelse med kontrol sjældent være i tvivl om, at der er tale om en fejl, og den effektive kontrol er derfor ikke hindret, hvilket indebærer, at der skal udmåles en reduceret bøde på 1.500 kr. (føreren) og 3.000 kr. (virksomheden). Hvis der er tale om et enkeltstående tilfælde, kan der eventuelt blive tale om helt at undlade taltaleregistrering, se herom [afsnit 4.3.2.](#) Fejl som skyldes sjusk eller forglemmelser.

I situationer, hvor føreren i forbindelse med en kontrol gør gældende, at registrering af ”andet arbejde” eller ”rådighedstid” er en fejlregistrering, idet føreren angiver reelt at have holdt pause, vil der ikke være tale om en åbenbar fejlregistrering, da kontrolmyndigheden som udgangspunkt ikke uden videre vil kunne konstatere, om førerens udsagn er korrekt. Kan føreren imidlertid på stedet fremvise eller eftersende dokumentation, der bestyrker førerens påstand, vil kontrolmyndigheden efter en konkret vurdering kunne lægge til grund, at der har været tale om en fejlregistrering. Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger](#))

Der er ikke i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 i øvrigt angivet eksempler på situationer, hvor overtrædelser, som kategoriseres som ”meget alvorlige overtrædelser” (VSI), helt konkret ikke har forhindret kontrollen.

Det er Rigsadvokatens opfattelse, at der som udgangspunkt skal udmåles en bøde på 3.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til virksomheden, når der er tale om overtrædelser, som karakteriseres som ”meget alvorlige” (VSI), idet overholdelse af reglerne om kontrol af takografen overordnet set er helt afgørende for tilliden til de registrerede data. Dette kommer blandt andet til udtryk i præamblen til takografforordningen, hvor det af betragtning 12 fremgår, at ”Takografens og takografsystemets sikkerhed er afgørende for at garantere, at der frembringes troværdige data”.

I de tilfælde, hvor der er tale om åbenbare fejlbetjening, og hvor overtrædelserne af de formelle regler som udgangspunkt har hindret myndighedernes kontrol, må det efter Rigsadvokatens opfattelse

sanktioneres med bøde, der fastsættes i overensstemmelse med lovens udgangspunkt, medmindre føreren kan sandsynliggøre, at der ikke konkret er tale om, at kontrollen er hindret. Det er i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, punkt 2.2.2. i de almindelige bemærkninger) nævnt som eksempel, at der køres med tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, således at der ikke kan ske kontrol af data, og dermed at den effektive kontrol er hindret.

Reglerne om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 2, 1. pkt., finder anvendelse. Det bemærkes i den forbindelse, at der i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 4, er hjemmel til at fravige bestemmelsen om absolut kumulation, når særlige grunde taler for det, ligesom reglerne om nedsættelse af bøderne til personer med særlig lav indtægt i færdselslovens § 118 a, stk. 1, finder anvendelse.

I U 2011.2466Ø blev bøden for adskillige forhold vedrørende overtrædelse af kontrolapparatforordningen nedsat til 450.000 kr.

I de tilfælde, hvor der er tale om flere overtrædelser i løbet af en måned (sjusk mere generelt), men hvor tiltalte fremkommer med dokumentation for, at overtrædelsen af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt skyldes sjusk/forglemmelse og ikke forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol, kan bøden nedsættes, se [afsnit 4.3.2](#). Bødenedsættelse kan dog som udgangspunkt ikke komme på tale, hvis der er tale om forholdsvis mange og/eller mere systematiske overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet).

5.1.3. Bødeloft

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 er der indført et bødeloft for overtrædelse af takografforordningen og køre- og hviletidsforordningen. Se nærmere herom i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, pkt. 2.2.2. i de almindelige bemærkninger](#)).

Bødeloft for føreren

Førerens samlede bøde i en kontrolperiode for overtrædelser af takografforordningen og køre- og hviletidsforordningen kan som udgangspunkt maksimalt udgøre 30.000 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3. pkt.

Bødeloft for virksomheden

I de tilfælde, hvor en bøde til virksomheden skyldes en førers overtrædelser, og hvor førerens bøde er nedsat til 30.000 kr., skal virksomhedens bøde tilsvarende nedsættes til 60.000 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5, 4. pkt.

Ved virksomheder forstås de arbejdsgivere, der er ejere eller brugere af et køretøj, som er omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Bødeloftet for en virksomhed gælder ligeledes i de tilfælde, hvor ejeren eller brugeren af køretøjet er identisk med føreren, f.eks. ved enkeltmandsejede virksomheder, hvor ejeren selv fungerer som chauffør.

Hvornår gælder bødeloftet?

Bødeloftet finder anvendelse ved samtlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, og når der er tale om overtrædelser af takografforordningen, der kategoriseres som:

- ”mindre overtrædelser” (MI),
- ”alvorlige overtrædelser” (SI) og
- ”meget alvorlige overtrædelser” (VSI)

Bødeloftet gælder derimod ikke for føreren eller virksomheden, når der er begået overtrædelser af takografforordningen, som kategoriseres som ”mest alvorlige overtrædelser” (MSI), jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5, 5. pkt. Det betyder, at en fører og en virksomhed kan pålægges en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen. Kategoriseringen af overtrædelserne af takografforordningen er sammenfattet i et oversigtsskema under afsnit 7.

Bødeloftet for virksomheden gælder endvidere ikke, hvis der er tale om overtrædelse af dele af takografforordningen, der fastlægger et direkte ansvar for virksomheden selv. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis virksomheden ikke i forbindelse med kontrol udleverer diagramark eller udskrifter og overførte data fra takografen for kontrolperioden. For disse typer af overtrædelser kan der fastsættes en bøde i en kontrolperiode på mere end 60.000 kr.

Definition af kontrolperiode

I sager, hvor politiet har standset en fører af et tungt køretøj for at kontrollere for eventuelle køre- og hviletidsovertrædelser (vejsidekontrol), udgør kontrolperioden den pågældende dag, hvor føreren bringes til standsning samt de forudgående 28 (uge)dage.

I sager, hvor Færdselsstyrelsen som kontrolmyndighed har kontrolleret for køre- og hviletidsovertrædelser (virksomhedskontrol), udgør kontrolperioden den kalendermåned, i forhold til hvilken Færdselsstyrelsen har bedt virksomheden om at indsende data fra takografen.

Overtrædelser begået i flere forskellige kontrolperioder

Når der er tale om flere overtrædelser, skal det i relation til bødeloftet undersøges, om samtlige overtrædelser er begået i samme kontrolperiode.

Hvis der eksempelvis er tale om overtrædelser konstateret i forbindelse med en virksomhedskontrol, der omfatter perioden fra den 1. januar til den 31. januar, og det efterfølgende i forbindelse med en kontrol foretaget af politiet (vejsidekontrol) konstateres, at der i midten af februar er begået yderligere overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, er overtrædelserne begået i to forskellige kontrolperioder, og bødeloftet gælder således i forhold til hver overtrædelse for sig. Det betyder i eksemplet, at føreren potentielt vil kunne idømmes en bøde på op til 60.000 kr. (svarende til bødeloftet i to separate kontrolperioder), og virksomheden en bøde på 120.000 kr. (ligeledes svarende til bødeloftet i to separate kontrolperioder).

5.2. Frakendelse af førerretten

Med lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven blev § 129 a og § 129 b indført. Bestemmelserne fastlægger et særskilt frakendelsessystem for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen. Reglerne trådte i kraft den 1. juni 2018.

Det særlige frakendelsessystem indebærer, at frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen alene indebærer frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, dvs. til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E). Overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne alene kan således ikke føre til frakendelse af førerretten til almindelig bil (kategori B) og/eller motorcykel.

Der er dermed med virkning fra den 1. juni 2018 indført en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten på grund af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen er adskilt fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler. Der kan således ske frakendelse af førerretten til alle kategorier af køretøjer i medfør af færdselslovens § 125 eller § 126 eller alene frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer i medfør af færdselslovens § 129 a og § 129 b. Det særskilte frakendelsessystem betyder blandt andet også, at frakendelse i medfør af færdselslovens § 125 og § 126 - bortset fra visse overgangssituationer - ikke har gentagelsesvirkning på en frakendelse i medfør af § 129 a eller § 129 b, der sker på baggrund af en overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om takografen. Se nærmere under punkt 5.2.1.

5.2.1. Samspillet mellem de to sideløbende frakendelsessystemer

Hvis føreren i forbindelse med kørsel i et stort og/eller tungt køretøj overtræder færdselslovens almindelige regler, kan kørslen fortsat medføre frakendelse af førerretten til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til. I så fald følger frakendelse de almindelige regler om frakendelse i medfør af færdselslovens §§ 125-128, og føreren må således ikke føre motordrevet køretøj uanset kategori (bortset fra lille knallert).

Er en frakendelse derimod alene begrundet i overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid eller reglerne om takografen, frakendes førerretten kun til store og tunge køretøjer, og frakendelsen har ikke indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til førerretsfrakendelse efter færdselslovens almindelige regler.

Visse førerretsfrakendelser i medfør af § 125 og § 126, der er endeligt pådømt inden 1. juni 2018, hvor lov nr. 697 af 8. juni 2017 trådte i kraft, vil dog have gentagelsesvirkning på nye frakendelser, hvis disse er idømt i medfør af færdselslovens § 129 a og § 129 b. Hvis en fører før 1. juni 2018 er blevet frakendt førerretten ubetinget i medfør af den tidligere gældende § 126, stk. 4, eller tidligere gældende § 126, stk. 7-10, for overtrædelser vedrørende indgreb i takografen, kørsel med overlæs overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og reglerne om takografen – altså for overtrædelser begået med et stort og tungt køretøj – vil en sådan frakendelse have gentagelsesvirkning ved en ny frakendelse i medfør af § 129 a eller § 129 b. Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til § 2).

I sager med påstand om frakendelse til de store og tunge køretøjer i medfør af færdselslovens § 129 a eller § 129 b vil det derfor være nødvendigt at fremskaffe eventuelle tidligere endelige afgørelser om frakendelse af førerretten med henblik på at konstatere, om den tidligere afgørelse omhandler overtrædelser begået med et stort og tungt køretøj, sådan at den har potentiel betydning for afgørelsen af den aktuelle sag. Hvis en tidligere afgørelse indeholder frakendelse af førerretten for overtrædelser vedrørende indgreb i takografen, kørsel med overlæs overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og reglerne om takografen, har en sådan afgørelse gentagelsesvirkning på en frakendelse til de store og tunge køretøjer i medfør af færdselslovens § 129 a eller § 129 b.

Det følger af § 2, stk. 3, i lov nr. 697 af 8. juni 2017, at for forhold, der er begået, men endnu ikke endelig pådømt før lovens ikrafttræden, skal spørgsmålet om førerretsfrakendelse – i lighed med spørgsmålet om straf – afgøres efter reglerne i lov nr. 697 af 8. juni 2017, der trådte i kraft den 1. juni 2018.

Frakendelser af førerretten efter færdselslovens § 129 a (betinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer) og § 129 b (ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer) har kun gentagelsesvirkning og betydning for flere forhold til samtidig pådømmelse i forhold til andre

overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen. Tidligere eller samtidige frakendelser efter færdselslovens §§ 125 og 126 har således ikke – bortset fra de ovennævnte sager afgjort før den 1. juni 2018, hvor lov nr. 697 af 8. juni 2017 trådte i kraft - gentagelsesvirkning ved flere forhold til samtidig pådømmelse i sager, hvor der er sket overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen.

Eksempel 1

Hvis en fører aktuelt har overtrådt køre- og hviletidsreglerne i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse efter færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, og føreren tidligere og indenfor de seneste 3 år i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5 (tidligere nr. 8) er frakendt førerretten betinget på grund af spirituskørsel, vil føreren ikke i medfør af færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 3, kunne frakendes førerretten ubetinget til de store og tunge køretøjer, da den tidligere betingede frakendelse ikke er sket i medfør af færdselslovens § 129 a, stk. 1. Frakendelse som følge af den aktuelle køre- og hviletidsovertrædelse vil i dette tilfælde alene skulle ske betinget til de store og tunge køretøjer, jf. færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2.

Eksempel 2

Hvis en fører har overtrådt den tilladte hastighedsgrænse med mere end 60 procent og dermed skal frakendes førerretten betinget i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3, samtidig med, at vedkommende har overtrådt reglerne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse efter færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, og er disse forhold til samtidig pådømmelse, skal der ikke ske ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 6 (tidligere nr. 7), eller i medfør af færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 2. Føreren vil i dette tilfælde skulle frakendes førerretten betinget både i henhold til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3 (hastighedsforseelsen) og færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2 (køre- og hviletidsforseelsen).

Det betyder, at en fører, der har flere forhold til samtidig pådømmelse, som hver især vil medføre en betinget frakendelse efter hvert sit frakendelsessystem, både vil skulle frakendes førerretten betinget i henhold til færdselslovens § 125, stk. 1, og i henhold til færdselslovens § 129 a.

Er der derimod tale om, at en overtrædelse, der medfører en ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 1, er til samtidig pådømmelse med et forhold, der medfører en betinget frakendelse efter færdselslovens § 129 a, vil førerretten skulle frakendes ubetinget til samtlige kørekortskategorier i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1. Selvom den ubetingede frakendelse efter § 126, stk. 1, omfatter alle kørekortskategorier, og føreren således heller ikke må føre et stort og tungt køretøj i frakendelsesperioden, vil førerretten samtidig skulle frakendes betinget til de store og tunge køretøjer i medfør af færdselslovens § 129 a, stk. 1. Ved at lade den betingede frakendelse til de store og tunge køretøjer løbe parallelt med den ubetingede frakendelse til samtlige kørekortskategorier sikres det, at overtrædelserne af køre- og hviletidsreglerne m.v. i alle tilfælde bliver tillagt gentagelsesvirkning i forhold til eventuelle fremtidige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v.

Tilsvarende vil der ved en overtrædelse, som medfører en ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 1, til samtidig pådømmelse med et forhold, der også medfører en ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 129 b, skulle ske ubetinget frakendelse af førerretten både efter færdselslovens § 126, stk. 1, og § 129 b, sådan at overtrædelserne af køre- og hviletidsreglerne m.v. i alle tilfælde bliver tillagt gentagelsesvirkning i forhold til eventuelle fremtidige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v.

En fører, der ved den samme kørsel har overtrådt køre- og hviletidsreglerne m.v. og andre regler i færdselsloven, som hver især medfører frakendelse (betinget eller ubetinget), skal således frakendes førerretten efter begge frakendelsessystemer. Det betyder, at der skal ske frakendelse både efter

færdselslovens § 125 og § 129 a (hvis betinget frakendelse) og § 126 og § 129 b (ubetinget frakendelse).

Eksempel 3

Hvis en fører har overtrådt køre- og hviletidsreglerne i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse, og ved den samme kørsel har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på under 1,2 i førstegangstilfælde, skal føreren frakendes førerretten betinget både i medfør af færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, og færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5 (tidligere nr. 8). De to overtrædelser skal således ikke betragtes som ét forhold i relation til spørgsmålet om frakendelse, selvom de er begået ved samme kørsel.

De to frakendelsessystemer medfører, at en fører kan have to betingede eller ubetingede frakendelser (én for overtrædelse af færdslovens almindelige regler og én for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne) på samme tid. Frakendelsestiden for frakendelserne vil løbe uafhængigt af hinanden.

Klippekortsordningen (færdselslovens § 125, stk. 2 og 3), der omfatter overtrædelser af færdselslovens almindelige regler, gælder sideløbende med frakendelsessystemet for førerretten til store og tunge køretøjer. Hvis en fører overtræder færdselslovens almindelige regler, og overtrædelsen ikke i sig selv medfører en betinget frakendelse af førerretten, men dog medfører et klip i kørekortet, jf. færdselslovens § 125, stk. 2, vil overtrædelsen fortsat medføre et klip i kørekortet uafhængigt af, om føreren samtidig har overtrådt reglerne om køre- og hviletid m.v. i et sådant omfang, at førerretten skal frakendes betinget eller ubetinget til de store og tunge køretøjer.

5.2.2. Overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid

5.2.2.1. Betinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid

Med lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven er der indført et system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne om takografen. Reglerne trådte i kraft den 1. juni 2018. Med lovændringen blev § 129 a og § 129 b indsat i færdselsloven.

Ved lovændringen er grænsen for, hvornår en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne medfører frakendelse, ændret fra 30 procent til 40 procent, og adgangen til at frakende førerretten som følge af overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser (køre- og hviletidsforordningens artikel 7) er ved samme lov ophævet. Se nærmere herom i forarbejderne til loven ([L 158 af 15. marts 2017, almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.2.2.](#))

Ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne skal føreren således frakendes førerretten betinget til store og tunge køretøjer, hvis reglerne er overskredet med mere end 40 procent, jf. færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2.

I følgende tilfælde skal der som udgangspunkt ske betinget frakendelse af førerretten:

- føreren har overtrådt artikel 6, stk. 1, 2. pkt., i køre- og hviletidsforordningen med mere end 40 % og har derved haft en daglig køretid på 14 timer og 6 minutter eller derover,

- føreren har overtrådt artikel 8, stk. 1, 2. pkt., i køre- og hviletidsforordningen med mere end 40 % og har således afholdt et reduceret dagligt hvil, der er på 5 timer og 18 minutter eller mindre.

Det følger samtidig af færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, at overtrædelser af reglerne om køretid uden pause (artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen) ikke kan medføre en betinget frakendelse. Føreren vil i denne situation alene kunne ifalde bøde for overtrædelse af reglerne om køretid uden pause.

5.2.2.2. Mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger formildende omstændigheder

I forbindelse med indførslen af et separat frakendelsessystem for store og tunge køretøjer (jf. lov nr. 697 af 8. juni 2017) er der endvidere indført hjemmel til, at betinget frakendelse af førerretten under særligt formildende omstændigheder kan undlades. Det fremgår af færdselslovens § 129 a, stk. 2.

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 ([L 158 af 15. marts 2017, specielle bemærkninger til nr. 29](#)), at der er tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde. I forarbejderne nævnes to tilfælde, hvor påstand om betinget frakendelse efter omstændighederne kan undlades:

Eksempel 1

Føreren ledsager et køretøj om bord på en færge og ønsker at gøre brug af den såkaldte færgeregulering i køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1. Det er blandt andet en betingelse for at anvende færgereglen, at den regulære daglige hviletid, som afholdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færgen, højst må afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Afbrydes hviletid f.eks. i mere end én time, er betingelsen for at anvende færgereglen ikke opfyldt. Forholdet vil derfor skulle bedømmes efter de almindelige bestemmelser om daglig hviletid, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 8. I et tilfælde, hvor afbrydelsen kun er 2-3 minutter for lang, vil det kunne få store konsekvenser for føreren, hvis anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen afvises med den begrundelse. Er afbrydelsen kun 2-3 minutter for lang, og er der tale om et enkeltstående tilfælde, vil dette kunne betragtes som særligt formildende omstændigheder.

På baggrund af ovenstående eksempel er det Rigsadvokatens opfattelse, at anklagemyndigheden ikke skal nedlægge påstand om betinget frakendelse, hvis der er tale om, at den samlede afbrydelse af færehvilet er på 1 time og 2-3 minutter, og der er tale om et enkeltstående tilfælde.

Er afbrydelsen i ovenstående eksempel derimod længere, er det Rigsadvokatens opfattelse, at der i lyset af forarbejdernes forudsætning om et meget snævert anvendelsesområde for bestemmelsen - som udgangspunkt - skal nedlægges påstand om betinget frakendelse af førerretten, uanset om der tale om et enkeltstående tilfælde.

Eksempel 2

I køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra o, fremgår det, at det er en betingelse for at anvende reglerne om flermandsbetjening i artikel 8, stk. 5, at der efter den første køretime har været mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Såfremt fører nr. 2 stiger på senere end en køretime efter fører nr. 1 er påbegyndt kørsel, vil betingelserne for anvendelse af reglen om flermandsbetjening i hvert fald for fører nr. 1 ikke være opfyldt, og fører nr. 1 vil være omfattet af de almindelige regler i

køre- og hviletidsforordningen. Såfremt de to førere forbliver på køretøjet sammen i resten af kørselsperioden vil betingelsen for at anvende reglen om flermandsbetjening være opfyldt for fører nr. 2. Konsekvensen heraf er, at fører nr. 1 skal afholde sit daglige hvil inden for 24 timer og ikke inden for 30 timer, som er reglen ved flermandsbetjening. Såfremt fører nr. 1 afholder sit hvil indenfor de 30 timer, og såfremt der alene er tale om en mindre tidsmæssig overskridelse af betingelsen om, at der efter den første køretime skal være mindst to førere om bord på køretøjet til at udføre kørsel, og der er tale om et enkeltstående tilfælde, og kørslen efter påstigningen af den anden fører i øvrigt er gennemført under overholdelse af de regler, der er gældende for kørsel med to førere, vil dette skulle betragtes som en særligt formildende omstændighed. En mindre tidsmæssig overskridelse må i denne sammenhæng i almindelighed anses for at foreligge, hvis overskridelsen ikke overstiger 30 minutter. Hvis fører nr. 2 stiger på køretøjet senest efter en køretid på 1 time og 30 minutter, vil der således ifølge forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til nr. 29) foreligge sådanne særligt formildende omstændigheder, at anklagemyndigheden som udgangspunkt ikke skal nedlægge påstand om betinget frakendelse over for fører nr. 1, selvom fører nr. 1 måtte overtræde artikel 8, stk. 2, om afholdelse af det daglige hvil inden for 24 timer med mere end 40 %.

Personlige forhold hos føreren eller misforståelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet kan ikke udgøre særligt formildende omstændigheder, som kan føre til, at der ikke skal ske betinget frakendelse af førerretten. Dette følger direkte af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til nr. 29).

5.2.2.3. Ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid

Frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer skal ske ubetinget, hvis føreren har begået flere overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som hver især vil indebære en betinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 1-3.

Det følger af færdselslovens § 129 b, stk. 2, at der alene sker ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer, hvis der foreligger flere overtrædelser begået inden for en periode på mere end én uge. Forud for ikrafttrædelsen af lov nr. 697 af 8. juni 2017 var det afgørende kriterium, om flere overtrædelser var sket i forbindelse med flere separate ”kørselsforløb”. Lovændringen indebærer således, at det nationale begreb ”kørselsforløb” forlades og i stedet erstattes af ”en uge”, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, artikel 4, litra i. Ved begrebet ”en uge” forstås efter denne bestemmelse tidsrummet fra mandag klokken 00.00 til søndag klokken 24.00.

Hvis en fører således overtræder reglerne om daglig køretid og/eller daglig hviletid flere gange inden for den samme uge (dvs. i perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00), og mere end en af overtrædelserne indebærer en overskridelse af reglerne med mere end 40 %, så skal der alene ske betinget frakendelse af førerretten. Dette svarer til den retstilstand, der var før lov nr. 697 af 8. juni 2017 trådte i kraft, hvor der alene kunne ske en betinget frakendelse af førerretten pr. kørselsforløb for flere overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid.

Dette betyder, at såfremt en fører eksempelvis har holdt et dagligt hvil, der er mere end 40 % for kort, natten mellem mandag og tirsdag, og i samme uge har en køretid, der er med end 40 % for lang, om torsdagen, vil der alene skulle ske betinget frakendelse af førerretten i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 2, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 2, idet forholdene er sket inden for en uge. Såfremt overtrædelsen af hviletiden med mere end 40 % var sket natten mellem mandag og tirsdag i en uge, og overtrædelsen af

køretiden med mere end 40 % skete om torsdagen i ugen efter, vil der således skulle ske ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 2, da overtrædelserne er sket i to forskellige uger.

Samtidig fremgår det af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til nr. 29) at i medfør af færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, kan frakendelse kun komme på tale, hvis køretiden eller hviletiden ”isoleret set” er overskredet med mere end 40 procent.

Det betyder, at overtrædelser af køretiden eller hviletiden skal vurderes hver for sig. Den samlede kumulerede køretid kan ikke danne grundlag for frakendelse af førerretten. Kun hvis køretiden på hver side af hviletid eller den for korte hviletid isoleret set er mere end 40 procent for lang, vil dette medføre en betinget frakendelse, og ikke i de tilfælde, hvor køretiden er mere end 40 procent for lang, fordi køretiden er blevet kumuleret på grund af et for kort hvil. Det betyder, at der ikke sker frakendelse af førerretten, hvis overskridelsen af den daglige køretid med mere end 40 procent alene skyldes samspillet mellem reglerne om daglig hviletid og daglig køretid.

Eksempelvis vil en fører, der kører 9 timer mandag og kun holder 6 timers daglig hvil, inden han kører 9 timer igen tirsdag for så at afholde et daglig hvil på 9 timer, have en kumuleret køretid på 18 timer, da de 6 timers daglig hvil ikke afbryder køretiden. Køretiden på hver side af det for korte hvil er ikke ”isoleret set” for lang, og der skal derfor ikke for dette kørselsforløb nedlægges påstand om betinget frakendelse af førerretten.

Hviletid, der er mere end 40 procent for kort, vil dog altid opfylde kravet om ”isoleret set”, idet hviletidens længde beregnes for sig selv. Der er ikke i sådanne tilfælde tale om et samspil mellem reglerne om køretid og reglerne om hviletid, jf. forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til nr. 29).

5.2.3. Overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagrammark og førerkort

5.2.3.1. Betinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer ved overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagrammark og førerkort

Det fremgår af færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 3, at føreren skal frakendes førerretten til store og tunge køretøjer betinget, hvis føreren seks gange inden for en periode på tre år har overtrådt bestemmelserne om brugen af takografen (kontrolapparatet), diagrammark eller førerkort.

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 627 af 12. juni 2013 (L 128 af 30. januar 2013, pkt. 2.4.2.1. i de almindelige bemærkninger), at der ved frakendelse ikke sondres mellem grovheden af overtrædelser af takografforordningen. Samtlige overtrædelser af takografforordningen, uanset om disse er karakteriseret som mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser, meget alvorlige overtrædelser eller mest alvorlige overtrædelser, indgår således, når det skal afgøres, om der skal ske frakendelse af førerretten. Af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, til nr. 29 i de specielle bemærkninger) fremgår det, at der ikke med lovændringen er tilsigtet ændringer i den gældende praksis om, hvornår der sker frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om takografen.

5.2.3.2. Mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagramark og førerkort, når der foreligger formildende omstændigheder

Der er i færdselslovens § 129 a, stk. 2, hjemmel til under særlig formildende omstændigheder at undlade betinget frakendelse af førerretten efter § 129 a, stk. 1, nr. 3, selvom føreren inden for en periode på tre år i seks tilfælde har overtrådt af reglerne om takografen (kontrolapparatet).

Ifølge forarbejderne til den tidligere gældende § 125, stk. 4, nugældende § 129 a, stk. 2, (L 87 af 10. december 2008, de specielle bemærkninger til § 1, nr. 3) er der tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som navnlig forudsættes anvendt, hvis en overtrædelse af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt alene er udtryk for sjusk/forglemmelse fra chaufførens side og ikke er et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol.

Der henvises i den forbindelse til pkt. 4.3. om tiltalepraksis ved overtrædelse af takografforordningen, hvor der er redegjort nærmere for, hvilke konkrete forhold der skal indgå i afgørelsen af tiltalespørgsmålet.

5.2.3.3. Ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer ved overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takograf (kontrolapparat), diagramark og førerkort

Ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer efter § 129 b, stk. 1, nr. 2, ved overtrædelse af reglerne om brug af takografen, diagramark og førerkort, kan komme på tale, hvis føreren indenfor en periode på 3 år har begået seks eller flere overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet) i kombination med andre forhold, der i sig selv kan medføre betinget frakendelse af førerretten i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 1-3. Der skal dog kun ske ubetinget frakendelse for overtrædelse af reglerne om takografen, hvis der er tale om særlig grove tilfælde, jf. § 129 b, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2.

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til nr. 29), at der ved den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, ikke er tilsigtet ændring i retstilstanden i forhold til den tidligere gældende § 126, stk. 1, nr. 7.

Det vil sige, at uanset at seks overtrædelser af takografforordningen medfører en betinget frakendelse, jf. ovenfor, skal der imidlertid som udgangspunkt ikke ske ubetinget frakendelse af førerretten i en situation, hvor der er tale om (mindst) 12 overtrædelser af kontrolapparatforordningen til samtidig bedømmelse, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 2.

Der kan dog i særligt grove tilfælde ske ubetinget frakendelse af førerretten for (mindst) 12 overtrædelser af takografforordningen til samtidig bedømmelse, jf. færdselslovens 129 b, stk. 1, nr. 2. Der fremgår af forarbejderne til lov nr. 627 af 12. juni 2013 (L 128 af 30. januar 2013, pkt. 2.4.2.2. i de almindelige bemærkninger), at sådanne særligt grove overtrædelser som udgangspunkt vil foreligge i tilfælde, hvor der er begået gentagne eller systematiske overtrædelser af reglerne om takografen

(kontrolapparatet), som enten har hindret politiets kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne, eller som har dækket over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Det forudsættes desuden i forarbejderne, at enkeltstående overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet) normalt ikke vil være tilstrækkeligt til, at forholdet anses som særligt groft med den virkning, at førerretten frakendes ubetinget.

Der kan endvidere ske ubetinget frakendelse, hvis en chauffør, der allerede er frakendt førerretten betinget til store og tunge køretøjer, som følger af overtrædelse af reglerne om totalvægt (overlæs), reglerne om køre- og hviletid, eller reglerne om takografen (kontrolapparatet), i prøvetiden gør sig skyldig i seks eller flere overtrædelser af reglerne om takografen (kontrolapparatet), jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 3.

Føreren skal desuden frakendes førerretten ubetinget, hvis føreren har ført køretøjet, selv om han vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf (kontrolapparat) eller dets forbindelser, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 1.

Føreren vil også skulle frakendes førerretten ubetinget, hvis de (mindst) 12 overtrædelse af reglerne om takografen (kontrolapparatet) ikke pådømmes under samme sag, eller hvis der tillige foreligger en anden type overtrædelse, der i sig selv kan begrunde betinget frakendelse.

5.2.4. Ikke kørselsforbud ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

Efter færdselslovens § 127 træder et kørselsforbud i en række tilfælde i stedet for en betinget frakendelse. Bestemmelsen henviser ikke til færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2, og ordningen med kørselsforbud for førstegangserhververe omfatter således ikke betinget frakendelse som følge af overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid.

5.2.5. Betinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer i tilfælde, hvor der ellers skulle ske ubetinget frakendelse

Det fremgår af færdselslovens § 129 b, stk. 4, at der under særlig formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter § 129 b, stk. 1, ellers skulle ske ubetinget. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 126, stk. 2, som er omtalt i Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Frakendelse af førerretten (færdselslovens §§ 125-133), afsnit 5.1.2.

5.2.6. Ubetinget frakendelse som følge af tidligere betingede frakendelser

Førerretten til de store og tunge køretøjer skal frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere betinget er frakendt førerretten til de store og tunge køretøjer, jf. færdselslovens § 129 a, stk. 1, og i prøvetiden har begået et nyt forhold, der medfører en betinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 3.

Hvis føreren af et stort og tungt køretøj i prøvetiden for en betinget frakendelse, der er idømt for overtrædelse af færdselslovens almindelige regler, begår en overtrædelse, som medfører en betinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, skal der ikke ske en ubetinget frakendelse af førerretten til store og tunge køretøjer eller til samtlige kategorier, da der ikke er gentagelsesvirkning de to systemer imellem. Det betyder, at der alene skal ske en betinget frakendelse til store og tunge køretøjer, der løber sideløbende med den betingede frakendelse til alle kategorier.

Tilsvarende gør sig gældende, hvis en fører, der er betinget frakendt førerretten til store og tunge køretøjer, i prøvetiden begår en overtrædelse af færdselslovens almindelige regler, der medfører en betinget frakendelse af førerretten til samtlige kategorier. I så fald vil der ikke skulle ske en ubetinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer eller til alle kategorier, men i stedet skal der i dømmes en betinget frakendelse af førerretten til alle kategorier, der løber sideløbende med den betingede frakendelse til de store og tunge køretøjer.

Hvis der derimod begås forhold, der efter færdselslovens almindelige regler medfører ubetinget frakendelse, vil førerretten til alle kategorier skulle frakendes, uanset om føreren tidligere er frakendt førerretten betinget eller ubetinget til de store og tunge køretøjer.

Er føreren tidligere ubetinget frakendt førerretten til store og tunge køretøjer, og begår vedkommende inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden et nyt forhold vedrørende overtrædelse af reglerne om totalvægt (overlæs), reglerne om køre- og hviletid, eller reglerne om takografen (kontrolapparatet), der medfører frakendelse til store og tunge køretøjer i medfør af § 129, a. stk. 1, skal førerretten frakendes ubetinget, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 1, nr. 4.

Se [afsnit 5.2.1.](#) ovenfor om samspillet mellem de to frakendelsessystemer.

5.2.7. Kørsel i frakendelsestiden i store og tunge køretøjer

Hvis en person fører et tungt køretøj i den periode, hvor personen er frakendt førerretten ubetinget efter § 129 b, er der tale om kørsel i frakendelsestiden, der efter færdselslovens § 117 a, stk. 1, straffes med bøde. Straffen kan i medfør af stk. 2 stige til fængsel i gentagelsestilfælde.

Hvis en fører er frakendt førerretten ubetinget for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 129 b, vil det alene være eventuelle tidligere pådømte eller flere kørsler i frakendelsestiden for en førerretsfrakendelse efter § 129 b, der kan medføre, at straffen stiger til fængsel i medfør af færdselslovens § 117, stk. 2. Tilsvarende gør sig gældende hvis en fører er frakendt førerretten efter færdselslovens § 126. Såfremt en fører, der er frakendt førerretten i medfør af § 126, kører i frakendelsestiden, vil man også kun tillægge andre tidligere kørsler i frakendelsestiden gentagelsesvirkning, hvis disse tidligere kørsler er sket, mens føreren var frakendt i medfør af § 126. Der er således tale om to adskilte frakendelsessystemer, som ikke har indbyrdes gentagelsesvirkning.

Dog vil en afgørelse, hvor en fører, der før lov nr. 697 af 8. juni 2017 trådte i kraft den 1. juni 2018, er dømt for kørsel i frakendelsestiden med et stort og tungt køretøj for en førerretsfrakendelse efter de dagældende regler i § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7 (dvs. forhold vedrørende indgreb i køretøjets takograf, kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og takografen), kunne tillægges gentagelsesvirkning i forhold til § 117 a, stk. 2, hvis den aktuelle kørsel er sket med et stort og tungt køretøj i frakendelsestiden for en frakendelse efter § 129 b.

Således vil en afgørelse om kørsel med almindelig personbil i frakendelsestiden for en fører, der før den 1. juni 2018, hvor lov nr. 697 af 8. juni 2017 trådte i kraft, alene var frakendt førerretten efter den tidligere § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7 (dvs. forhold vedrørende indgreb i køretøjets takograf, kørsel med overlæs, køre- og

hviletidsreglerne og takografen), ikke skulle tillægges gentagelsesvirkning i forhold til § 117 a, stk. 2, ved en senere kørsel i frakendelsestiden med et stort og tungt køretøj for en frakendelse i medfør af § 129 b.

5.2.8. Strafpåstande ved kørsel i frakendelsestiden i store og tunge køretøjer

Bødens størrelse og længden af en frihedsstraf for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse efter § 129 b fastsættes efter samme retningslinjer som udmålingen ved kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse efter § 126. Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de almindelige bemærkninger punkt 2.3.2.1.)

Se Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Kørsel i frakendelsestiden (fl § 117 a-c).

5.2.9. Frakendelsestiden og frakendelsestidens begyndelse

Færdselslovens § 128 indeholder regler om frakendelsestiden. Se Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Frakendelse af førerretten (færdselslovens §§ 125-133), afsnit 5.1.4.

Spørgsmålet om, hvornår frakendelsestidens regnes fra, er nærmere omtalt i Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Frakendelse af førerretten (færdselslovens §§ 125-133), afsnit 5.1.5.

5.2.10. Generhvervelse af førerretten

Generhvervelse af førerretten til de store og tunge køretøjer for en person, der er frakendt førerretten betinget eller ubetinget i mindre end 3 år, kræver ikke, at den pågældende består en kontrollerende køreprøve, jf. færdselslovens § 60 a, stk. 11, og § 60 b, stk. 2. Der stilles derimod krav om gennemførelse af kursus til lastsikring og overlæs, hvis frakendelsen er sket efter færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 1, eller kurser i køre- og hviletidsreglerne og brug af takografen, hvis frakendelsen er sket efter færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2 og 3.

Hvis retten til at føre store og tunge køretøjer har været frakendt i 3 år eller mere, er det et krav, at vedkommende består en kontrollerende køreprøve til de særlige kategorier vedrørende de store og tunge køretøjer, f.eks. lastbil og bus.

Generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb

Efter § 2, stk. 4, i lov nr. 697 af 8. juni 2017, der trådte i kraft den 1. juni 2018, er det muligt for personer, der inden lovens ikrafttræden er frakendt førerretten ubetinget på grund af forhold vedrørende indgreb i køretøjets takograf, kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og takografen (de tidligere gældende § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7) at generhverve førerretten til almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategori A1, A2 og A), hvis kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen er gennemført indenfor de frister, som er angivet i § 60 a, stk. 12.

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017, de specielle bemærkninger til § 2), at baggrunden for bestemmelsen er, at der med de nye regler om frakendelse af førerretten på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. kun kan ske frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer. Er en person før lovens ikrafttræden den 1. juni 2018

ubetinget frakendt førerretten til samtlige køretøjskategorier for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v., der efter ikrafttrædelse af lov nr. 697 af 8. juni 2017 den 1. juni 2108 alene vil medføre frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, bør førerretten til almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategori A1, A2 og A) kunne generhverves, jf. herved princippet i straffelovens § 3, stk. 2.

Generhvervelse efter bestemmelsen i § 2, stk. 4, kan dog kun ske, hvis den tidligere pådømte kørsel, som gav anledning til frakendelsen, alene vedrører indgreb i køretøjets takograf, kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og takografen (de tidligere gældende § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7). Hvis der i afgørelsesgrundlaget for den tidligere pådømte sag tillige er indgået overtrædelse af andre forhold (som f.eks. indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere, spirituskørsel eller hastighedsovertrædelser), og førerretten således ikke udelukkende er frakendt ubetinget på grund af kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og takografen, kan førerretten til almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategorierne A1, A2 og A) ikke generhverves i medfør af § 2, stk. 4.

Generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb i øvrigt er nærmere omtalt i Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet [Færdsel - Frakendelse af førerretten \(færdselslovens §§ 125-133\)](#), afsnit 5.2.1.

6. Efter dom

6.1. Inddragelse af kørekort

Hvis føreren ved endelig dom ubetinget frakendes førerretten til de store og tunge køretøjer, skal den mødende anklager inddrage chaufførens kørekort umiddelbart efter domsafsigelsen, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 5.

Dette gælder også, hvis byrettens dom ankes i forbindelse med domsafsigelsen.

Føreren vil herefter skulle ansøge om at få udstedt et nyt kørekort med angivelse af de kategorier, som vedkommende fortsat har ret til at føre (f.eks. almindelige bil og/eller motorcykel).

7. Love og forarbejder

EU-regler m.m.

- Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen)
- 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 (køre- og hviletidsforordningen)
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (takografforordningen)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed

ikke opfylder vandelskravene, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådet direktiv 2006/22/EF

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer
- Europæisk Overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR-overenskomsten)
- Kommissionens vejledningsnotater 1-8 til forordning nr. 561/2006 og forordning nr. 3821/85
- Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregningen af daglig køretid

Færdselsloven

- Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018

Lovændringer og forarbejder

- Lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven (L 153 af 13. april 2005 om knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)
- Lov nr. 347 af 6. juni 2009 om ændring af færdselsloven (L 87 af 10. november 2008 om straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet mv.)
- Lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven (L 128 af 30. januar 2013 om ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet mv.)
- Lov nr. 154 af 18. februar 2015 om ændring af færdselsloven (L 69 af 13. november 2014 om ændret aldersgrænse for forkortet gyldighedsperiode for kørekort m.v.)
- Lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven (L 158 af 15. marts 2017 om ændring af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet m.v.)
- Lov nr. 139 af 25. februar 2020 om ændring af færdselsloven (L 77 af 27. november 2019 om forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet m.v.)

Bekendtgørelser og cirkulæreskrivelser:

- Køre- og hviletidsbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med senere ændringer.
- Cirkulæreskrivelse nr. 9988 af 31. oktober 2006 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet.
- Cirkulæreskrivelse nr. 9573 af 15. november 2011 om ændring af praksis vedrørende beregning af daglig køretid på køre- og hviletidsområdet.

Oversigtskema over kategorisering af overtrædelser:

Oversigtsskema over kategoriseringen af overtrædelser af takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, jf. bilag 2, 3 og 4 i forarbejderne til lov nr. 697 af 8. juni 2017 (L 158 af 15. marts 2017):

Mest alvorlige overtrædelser (MSI)
<u>Overtrædelser af Forordning (EØF) 165/2014 (takografforordningen)</u>

Mest alvorlige overtrædelser (MSI)	
Art. 3, stk. 1, og art. 22, stk. 2	Der er ikke installeret og anvendt et typegodkendt kontrolapparat (eks. takografen er ikke installeret af installatør, værksteder eller køretøjsfabrikanter, som er autoriseret hertil af medlemsstaternes kompetente myndigheder, anvendelse af takograf, som ikke har den påkrævede plombering, eller som har fået skiftet plomberingen af andre end de autoriserede installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, eller anvendelse af takografen uden installationsplade)
Art. 27	Kørsel med forfalsket førerkort (betragtes som kørsel uden førerkort)
	Kørsel med et førerkort, som føreren ikke er indehaver af (betragtes som kørsel uden førerkort)
	Kørsel med førerkort, som er opnået på baggrund af urigtige erklæringer og/eller forfalskede dokumenter (betragtes som kørsel uden førerkort)
Art. 32, stk. 3	Der anvendes en falsk anordning (f.eks. magnet), der kan ændre takografens registreringer
	Forfalskning, hemmeligholdelse, tilbageholdelse eller ødelæggelse af data, der er registreret på diagramarkene, eller som er opbevaret og overført fra takografen og/eller af førerkortet
<u>Overtrædelser af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 med senere ændringer (køre- og hviletidsbekendtgørelsen)</u>	
§ 9 b	Fremstilling, distribution, annoncering eller salg af genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer
Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	
<u>Overtrædelser af Forordning (EØF) 165/2014 (takografforordningen)</u>	
Anvendelse af takograf, førerkort eller diagramark	
Art. 23, stk. 1	Anvendelse af takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted

Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	
Art. 27	Føreren er indehaver af og/eller anvender mere end ét gyldigt førerkort
Art. 32, stk. 1	Takografen virker ikke rigtigt (eks. takografen er ikke inspiceret, kalibreret eller plomberet korrekt)
Art. 32, stk. 1, og art. 33, stk. 1	Takografen anvendes ikke korrekt. (eks. tilsigtet, frivillig eller tvunget misbrug, manglende instrukser i korrekt brug m.v.)
Art. 33, stk. 2	Virksomheden opbevarer ikke diagramark, udskrifter og overførte data
	Registrerede og opbevarede data står ikke til rådighed i mindst et år
Art. 34, stk. 1	Ukorrekt anvendelse af diagramark/førerkort
	Ikke-autoriseret udskiftning af diagramark eller førerkort, som påvirker registreringen af relevante data
	Diagramark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, og data er bortkommet
Art. 34, stk. 2	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, og data kan ikke aflæses
Art. 34, stk. 3	Påkrævede manuelle registreringer er ikke foretaget
Art. 34, stk. 5	Indstillingsanordningen er ikke anvendt korrekt
Afgivelse af oplysninger	
Art. 36	Nægte at underkaste sig kontrol
	Ude af stand til at forevise manuelle registreringer for den pågældende dag og de forudgående 28 dage
	Ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant

Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	
Driftsforstyrrelser	
Art. 37, stk. 1, og art. 22, stk. 1	Reparation af takograf er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted
Art. 37, stk. 2	Føreren noterer ikke alle påkrævede oplysninger for de tidsgrupper, som ikke registreres, så længe takografen udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion
Overtrædelser vedrørende diagramark	
Art. 34, stk. 6, litra a	Efternavn er ikke anført på diagramarket
	Fornavn er ikke anført på diagramarket
<u>Overtrædelser af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 med senere ændringer (køre- og hviletidsbekendtgørelsen)</u>	
§ 5	Unødig udtagning af førerkort, der påvirker registreringen af relevante data
§ 7, stk. 1	Manglende downloading/backup
§ 7, stk. 2	Interval download kontrolapparat ikke overholdt
§ 7, stk. 3	Interval download førerkort ikke overholdt
§ 7, stk. 5	Manglende download ved ophør af brug/salg af køretøj og udskiftning af kontrolapparat
§ 7, stk. 6	Manglende download ved førers fratræden
§ 7, stk. 7, 1. pkt.	Manglende download ved driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af digitalt kontrolapparat
§ 7, stk. 7, 2. pkt.	Manglende værkstedsattest ved driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af digitalt kontrolapparat

Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	
§ 7, stk. 8	Manglende opbevaring af manuelle registreringer/udskrifter/værkstedsattest
§ 8, stk. 1	Manglende udlevering af originale data
§ 8, stk. 2	Manglende udlevering af manuelle registreringer/udskrifter/værkstedsattest
§ 9, stk. 1	Førerens manglende aflevering af diagramark, manuelle registrering og udskrifter
§ 9, stk. 2	Førerens manglende aflevering af førerkort
Alvorlige overtrædelser (SI)	
<u>Overtrædelser af Forordning (EØF) nr. 165/2014 (takografforordningen)</u>	
Art. 34, stk. 4	Det korrekte diagramark anvendes ikke, eller førerkortet er ikke anbragt korrekt i kortlæseren (flermåndsbetjening)
Overtrædelser vedrørende diagramark	
Art. 34, stk. 6, litra b	Dato for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet
Art. 34, stk. 6, litra di	Kilometertællerens stand (start) er ikke noteret på diagramarket
<u>Overtrædelser af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 med senere ændringer (køre- og hviletidsbekendtgørelsen)</u>	
§ 6, stk. 1	Manglende anvendelse af virksomhedskort ved aktivering eller deaktivering
Mindre overtrædelser (MI)	
<u>Overtrædelser af Forordning (EØF) nr. 165/2014 (takografforordningen)</u>	
Overtrædelse vedrørende diagramark	

Mindre overtrædelser (MI)	
Art. 34, stk. 6, litra b	Dato for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet
Art. 34, stk. 6, litra c	Registreringsnummer er ikke anført på diagramarket
Art. 34, stk. 6, litra dii	Kilometertællerens stand (slut) er ikke noteret på diagramarket
Art. 34, stk. 6, litra e	Tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj, er ikke anført på diagramarket
Art. 34, stk. 7	Nationalitetsmærke er ikke indlæst i kontrolapparatet
Overtrædelser af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 med senere ændringer (køre- og hviletidsbekendtgørelsen)	
§ 6, stk. 2	Manglende anvendelse af virksomhedskort ved ophør af brug af køretøj
§ 6, stk. 3	Manglende sikring af data på ekstern edb-medie med backup
§ 7, stk. 4	Manglende kopi fra virksomhed til fører af evt. særlige ark