

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Ændring i sanktions- frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret senest ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 3, affattes således:

»Blokvogn: Bil, sætte- eller påhængsvogn, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering som bil, sætte- eller påhængsvogn, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.«

2. I § 60 a, stk. 1, indsættes efter »bestås«: », jf. dog stk. 11«.

3. I § 60 a indsættes som stk. 11:

»Stk. 11. Har retten til at føre kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) været frakendt ubetinget i mindre end 3 år i medfør af § 129 b, stk. 1, kræver generhvervelse af førerretten efter frakendelsestidens udløb ikke beståelse af en kontrollerende køreprøve. Retten kan dog kun generhverves, hvis føreren har gennemført et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Kursus i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler skal være gennemført inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten.«

4. I § 60 b indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Er retten til at føre kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1 eller § 129 b, stk. 2, skal føreren ikke aflægge en kontrollerende køreprøve. Føreren skal dog inden en nærmere fastsat frist gennemføre et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler. Førerretten til de i 1. pkt. nævnte kategorier inddrages, hvis føreren ikke gennemfører kursus i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler inden for fristen. Kursus i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler skal ikke gennemføres, hvis føreren har gennemført kurserne efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. «

5. I § 60 c, stk. 1, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 6 eller 8«.

6. I § 60 c, stk. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 8 eller 9« til: »§ 125, stk. 1, nr. 5 eller 6«.

7. I § 60 c, stk. 3, nr. 1, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 5« til: »§ 126, stk. 1, nr. 4«.

8. I § 60 c, stk. 3, nr. 3, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 8 eller 10« til: »§ 126, stk. 1, nr. 7 eller 9«.

9. I § 60 e, stk. 1, indsættes efter »(ANT-kurset)«: », kursus i brug af diagramark og kontrolapparat, kursus i køre- og hviletidsregler «.

10. I § 117, stk. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1 og 3-5« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1, 3 og 4«.

11. I § 118, stk. 6, og i § 119, stk. 2, nr. 2, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 5« til: »§ 125, stk. 1, nr. 4«.

12. § 118, stk. 8, 3. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Ved fastsættelsen af bøder for føreres og virksomheders overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort som omfattet af 2. pkt., skal det indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt. Det skal endvidere indgå som en særlig skærpende omstændighed om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt. er søgt forhindret.«

13. I § 118 a, stk. 5, indsættes som 3. - 8. pkt.:

»En førers samlede bøde efter 1. og 2. pkt. i en kontrolperiode kan maksimalt udgøre 30.000 kr. I de tilfælde, hvor bødeloftet i 3. pkt. finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særlig skærpende omstændigheder. De i 3. og 4. pkt. nævnte beløb reguleres pr. 1. juli hvert femte år. Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport- og bygningsministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år, første gang pr. 1. juli 2022.«

14. I § 118 a indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. De i stk. 5 nævnte bøder halveres, når der er tale om bøder for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. De i 1. pkt. nævnte bøder kan nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.«

15. I § 119 a, stk. 1, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 3-10« til: »§ 125, stk. 1, nr. 3-8« og »§ 126, stk. 1, nr. 1-4« ændres til: »§ 126, stk. 1, nr. 1-3«.

16. I § 119 a, stk. 1, indsættes efter »§ 129, stk. 3, nr. 1, 2 eller 4,«: »§ 129 a, stk. 1, nr. 1-3, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1,«.

17. § 125, stk. 1, nr. 5-7, ophæves.
Nr. 8-11 bliver herefter nr. 5-8.

18. § 125, stk. 4, ophæves.
Stk. 5-7 bliver herefter stk. 4-6.

19. I § 125, stk. 7. 1. pkt., der bliver stk. 6, 1. pkt., ændres »stk. 1-6« til: »stk. 1-5«.

20. § 126, stk. 1, nr. 4, ophæves.

Nr. 5-12 bliver herefter nr. 4-11.

21. § 126, stk. 1, nr. 7, der bliver nr. 6, affattes således:

»har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-7, eller stk. 2 eller 3, dog således at to forhold omfattet af henholdsvis § 125, stk. 1, nr. 3 og 7, som er begået samtidig, i denne forbindelse dog anses for et forhold, «

22. I § 126, stk. 1, nr. 8, der bliver nr. 7, indsættes efter »betinget«: »i medfør af § 125, stk. 1-3,« og efter »forhold« indsættes: »omfattet af § 125, stk. 1-3«

23. I § 126, stk. 1, nr. 10, der bliver nr. 9, indsættes efter »ubetinget«: »i medfør af § 126, stk. 1« og efter »forhold« indsættes: »omfattet af § 125, stk. 1-3«

24. I § 127, 1. pkt., ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1-4, 8, 9 eller 11« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1-6 eller 8« og »§ 126, stk. 1, nr. 1, 2, 5, 6, 11 eller 12« ændres til: »§ 126, stk. 1, nr. 1, 2, 4, 5, 10 eller 11«.

25. Efter § 129 indsættes før overskriften før § 130:

»Frakendelse af førerretten ved overtrædelser af regler om køre- og hviletid og største tilladte totalvægt

§ 129 a. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal betinget frakendes retten til at føre kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj), hvis

- 1) føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.,
- 2) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, bortset fra bestemmelserne om afholdelse af pauser i køretiden, med mere end 40 pct., eller
- 3) føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende kontrolapparatet, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Stk. 2 Under særlig formildende omstændigheder kan betinget frakendelse af førerretten efter stk. 1, nr. 2 og 3, undlades.

Stk. 3. § 125, stk. 5 og 6, og § 133 finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1, eller § 129 b, stk. 2.

§ 129 b. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal ubetinget frakendes retten til at føre kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj), hvis føreren

- 1) har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser,
- 2) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 2, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på mere end én uge, samt at frakendelse kun sker ubetinget, hvis

der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 3, alene, idet der dog i særlig grove tilfælde kan ske ubetinget frakendelse, selv om forholdene alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 3,

3) tidligere er frakendt førerretten betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, og har begået et nyt forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, i prøvetiden, eller

4) tidligere er frakendt førerretten ubetinget i medfør af stk. 1 og har begået et nyt forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 2. Under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget.

Stk. 3. § 128, §§ 130-133 og § 132 b finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1.«

26. I § 133 a, stk. 3, nr. 1, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 1-6, 11 eller 12« til: »§ 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1,«.

27. I § 133 a, stk. 4, nr. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 8 og 9« til: »§ 125, stk. 1, nr. 5 og 6« og »§ 126, stk. 1, nr. 7-10« ændres til: »§ 126, stk. 1, nr. 6-9«.

28. I § 133 a, stk. 5, nr. 2, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 8 og 9« til: »§ 125, stk. 1, nr. 5 og 6« og »§ 126, stk. 1, nr. 7« ændres til: »§ 126, stk. 1, nr. 6«.

29. *Titlen* til kapitel 19a affattes således:

”Administrative bestemmelser og kundgørelse”

30. Efter § 134 d indsættes som ny bestemmelse:

”§ 134 e. Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren fastsætter regler om hvordan oplysning om indholdet af Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR), der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.”

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 2-11, og nr. 15-28.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland

Bemærkninger til lovforslaget

1. Lovforslagets indhold og baggrund.....	6
2. Lovforslagets hovedpunkter	7
2.1. Ændring af definitionen af en blokvogn.....	7
2.1.1. Gældende ret	7
2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	8
2.2. Ændring af sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet.....	9
2.2.1 Gældende ret.....	9
2.2.1.1. Reglerne på køre- og hviletidsområdet	9
2.2.1.2. Sanktioner på køre- og hviletidsområdet.....	10
2.2.1.2.1. Generelt om sanktionssystemet	10
2.2.1.2.2. Bødesystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet	12
2.2.1.2.3. Særligt om sanktionering ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7	13
2.2.1.2.4. Frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet	14
2.2.1.2.4.1. Specifikke frakendelsesregler for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen (kontrolapparater)	14
2.2.1.2.4.2. Generelle regler for frakendelse af førerretten.....	16
2.2.1.2.4.3. Konfiskation af køretøjer som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne...18	
2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser	19
2.2.2.1. Ændringer i graduering af bødestørrelserne.....	19
2.2.2.2. Indførelse af bødeloft	22
2.2.2.3. Ændring af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7	23
2.2.2.4. Frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv.	25
2.2.2.5. Ændring af procentsatsen for betinget frakendelse af førerretten	29
2.2.2.6. Mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særlige formildende omstændigheder	29
2.2.2.7. Ændring af betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen	30
2.2.2.8. Ændring af frakendelsesreglerne for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7.....	31
2.2.2.9. Konfiskation	32
2.3. Undtagelse af europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) fra kundgørelse i Loutidende	32

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.....	34
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.....	34
5. Administrative konsekvenser for borgerne.....	34
6. Miljømæssige konsekvenser	34
7. Forholdet til EU-retten.....	34
8. Hørte myndigheder, organisationer mv.....	34
9. Sammenfattende skema.....	35

1. Lovforslagets indhold og baggrund

Transport- og Bygningsministeriet har iværksat et arbejde med revision og forenkling af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet, hvori bl.a. anbefalinger fra transportbranchen har været inddraget.

På baggrund af en gennemgang af sanktionerne foreslår Transport- og Bygningsministeriet en række ændringer af det gældende sanktionssystem.

Formålet med lovforslaget er ved yderligere graduering at gøre bødestørrelserne mere proportionale, således at bøderne for de overtrædelser af takografforordningen, der bl.a. skyldes sjusk og forglemmelse nedsættes, samtidig med at bøderne for de mest alvorlige overtrædelser forhøjes. Det er endvidere hensigten at indføre en graduering af virksomhedernes bøder samt at indføre et bødeloft for førernes og virksomhedernes bøder.

Formålet med lovforslaget er herudover at indføre et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen.

Med lovforslaget foreslås det, at en frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af de nævnte regler alene skal medføre frakendelse af førerretten til de store og tung køretøjer, såsom bus og lastbil. Overtrædelse af de nævnte regler vil således ikke medføre frakendelse af førerretten til kategori B (almindelig bil). Lovforslaget indfører i den forbindelse en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven, der kan medføre frakendelse af førerretten, ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.

Med lovforslaget foreslås det endvidere at ophæve kravet om beståelse af en kontrollerende køreprøve i anledning af frakendelse af førerretten til de store og tung køretøjer på baggrund af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen. Dette krav foreslås i stedet erstattet med et krav om gennemførelse af kursus i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler. Samtidig foreslås der forskellige lempelser med hensyn til frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer på baggrund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder ved at hæve procentsatsen for, hvornår der skal ske betinget frakendelse af førerretten, at ophæve reglerne om frakendelse ved overtrædelse af reglerne om afholdelse af pauser i køretiden og ved at indføre hjemmel til at undlade frakendelse, når der foreligger særlig formildende omstændigheder.

Lovforslaget har endvidere til formål at gøre op med uhensigtsmæssighederne i forbindelse med begrebet kørselsforløb. Dette sker ved at erstatte det nationale begreb kørselsforløb med begrebet én uge, som er defineret i køre- og hviletidsforordningen.

Lovforslaget har herudover til formål at gøre sanktioneringen af reglen om afholdelse af pauser i køretiden i køre- og hviletidsforordningen mere proportional og enkel. Forenklingen foretages med henblik på at imødegå en række uhensigtsmæssigheder vedrørende den nuværende administration af beregning af køretid og pauser.

Lovforslaget indeholder en ændring af definitionen af en blokvogn i færdselslovens § 2, nr. 3. Ændringen har til formål at sikre, at der ikke opstår misforståelser om, hvorvidt der er hjemmel i færdselsloven til at en godkendelse af en blokvogn kan registreres i Køretøjsregistret.

Endelig gives der med lovforslaget mulighed for at undtage europæiske konvention om transport af farligt gods ad vej fra kundgørelse i Lovtidende, og ministeren bemyndiges i stedet til at fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) kan fås.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ændring af definitionen af en blokvogn

2.1.1. Gældende ret

Blokvogne er i færdselslovens § 2, nr. 3, defineret som et motordrevet køretøj eller et dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

Færdselslovens § 2, nr. 3, skal ses i sammenhæng med § 2, stk. 1, i lov om registrering af køretøjer, hvoraf det fremgår, at motorkøretøjer, visse traktorer, visse knallerter, påhængs- eller sættevogne til et køretøj, der skal registreres, campingvogn eller et andet påhængsredskab end campingvogn, der tilkobles et motorkøretøj, hvis påhængsredskabets konstruktion gør det muligt at trække det med en større hastighed end 30 km/t., skal registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område.

Endvidere fremgår det af samme lovs §§ 3 og 4, jf. § 2, stk. 1, nr. 2, at traktorer, der lever op til visse betingelser, ikke er registreringspligtige i § 2's forstand.

Disse traktorer må imidlertid ikke anvendes på vejene, medmindre der er tale om traktorer, der tilhører ejeren eller brugeren af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom. Sådanne traktorer kan opnå godkendelse til transport af arbejdsredskaber og transport af produkter under nærmere afgrænsede forhold, jf. § 4, stk. 1, nr. 1-2, i lov om registrering af køretøjer.

Godkendte traktorer efter § 4 i lov om registrering af køretøjer bliver registreret i Køretøjsregisteret og får udskrevet en EU-registreringsattest.

Blokvogne skal i dag være synet og godkendt af en synsvirksomhed som angivet i bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 om særtransport. Godkendelsen meddeles for en periode på højst 14 måneder. Synsvirksomheden udsteder herefter en blokvognsattest med teknisk køretøjsdata, og

blokvognsnummerplader udleveres herefter af SKAT. Anmodningen om udlevering af blokvognsnummerplader skal være ledsaget af den af synsvirksomheden udstedte blokvognsattest.

Blokvognsnummerplader udleveres ligeledes for en periode på højst 14 måneder. Udleveringsperioden kan dog forlænges af SKAT i forbindelse med et nyt syn.

Skatteministeriet har pr. 1. januar 2017 ændret § 4, stk. 3, i lov om registrering med henblik på at skabe mulighed for, at blokvogne kan registreres i Køretøjsregisteret og få udstedt en EU-registreringsattest.

Af § 4, stk. 3, i lov om registrering fremgår således, at en blokvogn, jf. færdselslovens § 2, nr. 3, uden almindelig registrering kan anvendes til de transportere, som er fastsat i medfør af bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 om særtransport, hvis blokvognen er godkendt dertil. En blokvogn betragtes som godkendt, når kravene til syn og godkendelse i kapitel 2 i bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 om særtransport er opfyldt.

Endvidere er der pr. 1. januar 2017, indsat et nyt § 3, stk. 4, hvoraf fremgår, at en traktor eller blokvogn, der er godkendt efter stk. 1-3, skal registreres som godkendt i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader,

Da blokvogne ikke kan opnå en almindelig registrering i Køretøjsregisteret, jf. færdselslovens § 2, nr. 3, registreres blokvogne i stedet som godkendt i Køretøjsregisteret, når de nødvendige krav til syn og godkendelse, som angivet i kapitel 2 i bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 om særtransport, er opfyldt.

En registrering som godkendt er således ikke en almindelig registrering i Køretøjsregisteret, men en registrering, der foretages på baggrund af en særlig godkendelsesprocedure.

Registreringen af godkendte blokvogne i Køretøjsregisteret vil svare til den registrering, som godkendte traktorer i dag får i henhold til registreringslovens § 4.

2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

I lyset af særtransportbranchens øgede internationalisering er der opstået behov for at kunne dokumentere, at køretøjerne er godkendte til kørsel i Danmark, dels når en operatør skal ansøge om tilladelse til at udføre særtransport i, navnlig, andre EU-lande, og dels når køretøjerne skal handles. Derfor har Skatteministeriet ændret i lov om registrering af køretøjer, så godkendelsen af blokvogne kan registreres i Køretøjsregisteret, og der kan udstedes en EU-registreringsattest på køretøjet samt tilhørende nummerplade(r).

For at skabe sammenhæng med denne løsning i lov om registrering af køretøjer og for at sikre, at der ikke opstår misforståelser om, hvorvidt der er hjemmel i færdselsloven til at en godkendelse af en blokvogn kan registreres i Køretøjsregisteret, foreslås det at justere i formuleringen af færdselslovens definition af blokvogn, så det af definitionen af en blokvogn ikke fremgår, at denne helt generelt er udelukket fra registrering, men at det i stedet tydeliggøres, at disse køretøjer er udelukket fra registrering som bil eller sætte- eller påhængsvogn.

Denne justering skal således ses i lyset af, at det er præciseret i lov om registrering af køretøjer, at det er godkendelsen af blokvognen, som registreres, hvorfor der således ikke er tale om en registrering i

almindelig forstand. Den nuværende formulering af § 2, nr. 3, udelukker således ikke, at en godkendelse registreres i køretøjsregistret, men foreslås for en god ordens skyld justeret, så der ikke er tvivl herom.

2.2. Ændring af sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet

2.2.1 Gældende ret

2.2.1.1. Reglerne på køre- og hviletidsområdet

Reglerne på køre- og hviletidsområdet findes bl.a. i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (køre- og hviletidsforordningen).

Køre- og hviletidsforordningen gælder - med visse undtagelser - for godstransport med lastbil og personbefordring med bus og indeholder navnlig regler om, hvor længe en fører maksimalt må køre, og hvornår og hvor længe føreren skal hvile. Reglerne indebærer bl.a., at den daglige køretid ikke må overstige 10 timer, og at føreren efter højst 4½ times kørsel skal holde en pause på mindst 45 minutter, som dog kan opdeles, så der først afholdes en pause på mindst 15 minutter og siden en pause på mindst 30 minutter. Endvidere skal føreren inden for hver 24 timers periode holde et uafbrudt hvil på mindst 9 timer.

Bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen suppleres af bestemmelserne i 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). Forordningen fastsætter bestemmelser om forpligtelser og krav til konstruktion, installation, brug, afprøvning og kontrol af takografer i køretøjer, der er omfattet af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen. Formålet med takografen er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, at bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Takografforordningen indeholder endvidere bestemmelser om brugen af takografen, diagramark og takografkort. Disse bestemmelser indebærer bl.a. en række forpligtelser for føreren med hensyn til betjening af takografen samt krav til anvendelse af diagramark og førerkort, herunder bestemmelser om udfyldning af diagramarket med oplysninger om bl.a. førerens navn, tidspunkt og sted for begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse, kilometertællerens stand mv.

Der anvendes to typer af takografer – den analoge og den digitale takograf. I den analoge, som har været anvendt siden 1985 og fortsat anvendes i ældre køretøjer, registreres førerens køre- og hviletid på et diagramark. I den digitale takograf, som blev indført for køretøjer, der er indregistreret efter den 1. maj 2006, sker registreringen dels i selve takografen, dels på et førerkort. I takografforordningen introduceres desuden den ”Intelligente takograf”, som vil blive indført for køretøjer, der indregistreres efter den 2. marts 2019.

Desuden indeholder FN's europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR-overenskomsten) regler om køre- og hviletid og kontrolapparater, som i det væsentligste svarer til bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Det er i EU-reglerne nærmere præciseret, hvornår AETR-overenskomsten finder anvendelse i stedet for EU-reglerne, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 2 og takografforordningens artikel 3.

I tilknytning til køre- og hviletidsforordningen og den dagældende kontrolapparatforordning, nu takografforordningen, er der i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 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 om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (standardkontroldirektivet) fastsat bestemmelser om medlemsstaternes kontrol på området. I bilag III til standardkontroldirektivet var der opstillet en foreløbig liste over overtrædelser af bl.a. den dagældende kontrolapparatforordning. Det fremgår af direktivet, at Kommissionen med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og den dagældende kontrolapparatforordning kan tilpasse bilag III for dermed at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier efter, hvor alvorlige overtrædelserne er.

Kommissionen har på den baggrund udstedt direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 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. Ved direktivet blev bilag III i standardkontroldirektivet erstattet af en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. den dagældende kontrolapparatforordning. Overtrædelsestyperne blev inddelt i tre kategorier, som omfatter meget alvorlige overtrædelser, alvorlige overtrædelser og mindre overtrædelser.

Bilag III til standardkontroldirektivet er ændret ved Kommissionens forordning 2016/403/EU 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 vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF, som finder anvendelse fra 1. januar 2017. I bilaget findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. takografforordningen. Opregningen af overtrædelsestyper er nu inddelt i fire kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser, meget alvorlige overtrædelser, alvorlige overtrædelser og mindre overtrædelser.

2.2.1.2. Sanktioner på køre- og hviletidsområdet

2.2.1.2.1. Generelt om sanktionssystemet

Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1, at medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen (nu takografforordningen). Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Desuden følger det af artikel 19, stk. 4, bl.a., at medlemsstaterne skal sikre, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner.

Tilsvarende fremgår det af takografforordningens artikel 41, at medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i takografforordningen. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have en afskrækkende virkning, ikke medføre forskelsbehandling og skal være i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er fastlagt i standardkontroldirektivet.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 8, kan der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf i form af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af

takografen, diagramark og takografkort som omfattet af 2. pkt., skal det indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

I § 11 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen) er det fastsat, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, der er strafsanktioneret. Blandt de bestemmelser, der sanktioneres, er bestemmelserne i forordningens kapitel II (artikel 6-9) om maksimal køretid, og om hvornår og hvor længe en fører skal hvile eller holde pause. I køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 12, stk. 1, er det fastsat, hvilke bestemmelser i takografforordningen der er strafsanktioneret. Blandt de bestemmelser, der er sanktioneret, er bestemmelserne i forordningens kapitel VI om brugen af takografen, diagramark og takografkort (artikel 32-37).

I køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 er fastsat en række bestemmelser om brugen af takografer mv., der supplerer takografforordningens artikel 34, stk. 1, om anvendelse af diagramark og førerkort. Bekendtgørelsens §§ 6 og 8 omhandler transportvirksomhedens forpligtelser i forbindelse med anvendelse af den digitale takograf, mens § 9 omhandler førerens forpligtelser over for transportvirksomheden. Køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 9 a omhandler transportvirksomhedens forpligtelser til opbevaring af dokumenter, kontroldata og andre relevante oplysninger, som politiet eller en kontrolmyndighed fra en anden medlemsstat har overgivet til virksomheden, mens § 9 b forbyder fremstilling, distribution, annoncering eller salg af genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer.

Overtrædelse af §§ 4-9, § 9 b og forbud efter § 10, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. 12, stk. 2 og 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Det samme gælder bekendtgørelsens § 11 og § 12, stk. 1. Overtrædelse af § 9 a straffes med bøde, jf. § 12, stk. 3.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 9, at der for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i lovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Der kan desuden pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. færdselslovens § 118, stk. 10. Bestemmelserne herom fremgår desuden af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 13 om objektivt individualansvar samt § 14 om ansvaret for juridiske personer.

Endelig følger det af færdselslovens § 118 a, stk. 5, jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen eller køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Ifølge færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, skal førerretten frakendes betinget, hvis føreren har overtrådt bestemmelser om køre- eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.

Tilsvarende følger det af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, at førerretten skal frakendes betinget, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende takografen, der er omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Det følger endvidere af færdselslovens § 125, stk. 4, at under særligt formildende omstændigheder kan betinget frakendelse af førerretten efter stk. 1, nr. 7, undlades.

Ifølge færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, skal førerretten frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-10, dog således at frakendelse for flere forhold alene omfattet af § 125, stk. 1, nr. 6, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb, samt at frakendelse kun sker ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7, alene, idet der dog i særlig grove tilfælde kan ske ubetinget frakendelse, selv om forholdene alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7.

Endelig følger det af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser.

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

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

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

Indtil 2005-lovændringen var bødestørrelsen for overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og den dagældende kontrolapparatforordning i alle tilfælde 500 kr. for føreren og 1.000 kr. for virksomheden.

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

Der blev dog samtidig indført en generel tolerancegrænse på 5 pct., så der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen er på 5 pct. eller mere. Tolerancegrænsen er siden administrativt blevet øget, for så vidt angår pauser, jf. afsnittet nedenfor vedrørende sanktionering ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7.

For overtrædelser af den dagældende kontrolapparatforordning indebar 2005-lovændringen, at der fastsættes en bøde på 3.000 kr. til føreren og en bøde på 6.000 kr. til virksomheden for hver enkelt overtrædelse.

Ved lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven blev der, set i lyset af EU-domstolens afgørelse den 9. februar 2012 i den præjudicielle sag C-210/10 (Urbán), som vedrører sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i kontrolapparatforordningen, indført et gradueret bødesystem for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet (nu takografen), diagramark og fartskriverkort (nu takografkort) i kontrolapparatforordningens artikel 13-16 og for overtrædelser af

køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9, således at der ved bødens fastsættelse i højere grad skulle tages hensyn til overtrædelsens grovhed.

Lovændringen indebar, at det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, jf. nu færdselslovens § 118, stk. 8, 3. pkt.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at ved vurderingen af, i hvilket omfang en overtrædelse er egnet til at forhindre en effektiv kontrol af bestemmelserne, skal der - i overensstemmelse med EU-Domstolens afgørelse i Urbán-sagen - navnlig lægges vægt på, hvorvidt en overtrædelse kan forhindre en effektiv kontrol af førerens arbejdsvilkår, dvs. de materielle køre- og hviletidsregler, og af overholdelsen af færdselssikkerheden. Særligt med hensyn til overtrædelser af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 forudsættes det, at der ved vurderingen af overtrædelsens egnethed til at forhindre en effektiv kontrol tages udgangspunkt i den kategorisering af overtrædelserne i tre niveauer, som Kommissionen har foretaget i direktiv 2009/5/EF. Tilsvarende forudsættes det i bemærkningerne til lovforslaget, at der ved vurderingen af, om en overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsen er egnet til at forhindre en effektiv kontrol, tages udgangspunkt i en af Rigs politiet foretaget kategorisering af disse overtrædelser i tre niveauer svarende til principperne i Kommissionens ovennævnte kategorisering.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at bødestørrelsen for førerens vedkommende skulle gradueres således, at normalbøden for de mindre overtrædelser skulle udgøre 2.000 kr., mens normalbøden for de meget alvorlige overtrædelser skulle udgøre 4.000 kr. For alvorlige overtrædelser skulle normalbøden udgøre 3.000 kr.

For så vidt angår bøden til virksomheden, blev denne fastholdt på det dagældende bødeniveau på 6.000 kr. uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Af bemærkningerne fremgår det desuden, at en konkret vurdering af omstændighederne i en given sag også efter lovforslaget kan føre til en reduktion af de nævnte normalbøder. I bemærkningerne henvises der i den forbindelse til Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, hvoraf det fremgår, at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjusk eller forglemmelse fra førerens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil. Det fremgår videre, at Rigsadvokaten har tilkendegivet, at der i forbindelse med en kommende revision af meddelelsen vil blive præciseret, at det i de nævnte tilfælde tillige kan overvejes helt at undlade tiltalerejsning. Dette fremgår således nu af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000.

Endelig fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at fastsættelsen af straffen fortsat vil bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau kan fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.2.1.2.3. Særligt om sanktionering ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7

Bestemmelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 7 fastsætter krav til de pauser, som føreren skal afholde i køretiden. Det fremgår i den forbindelse af artikel 7, stk. 1, at efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han

påbegynder en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed fordelt over kørselsperioden på en sådan måde, at første stykke overholdes, jf. artikel 7, stk. 2.

Den generelle tolerancegrænse på 5 pct. ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, der blev indført i 2005, omfattede også overtrædelser af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen. Tolerancegrænsen indebar, at hvis en pause var mere end 5 pct. for kort, blev den samlede køretid beregnet som om, der ikke var holdt en pause, idet køretiden på hver side af den utilstrækkelige pause blev lagt sammen, også kaldet kumulation af køretid.

Ved lovændringen i 2005 blev der endvidere indført en særlig tolerancegrænse, idet frakendelsesgrænsen på 30 pct. også skulle finde anvendelse på beregningen af pausen. Frakendelse af førerretten ved overtrædelse af artikel 7 forudsætter således, at både reglerne om køretiden og den samlede pause er overskredet med mere end 30 pct.

Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007 (lempelsescirkulæret) blev der administrativt gennemført visse lempelser af sanktionerne ved overtrædelse af artikel 7. Ændringerne bestod i, at den generelle tolerancegrænse på 5 pct. ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med hensyn til overtrædelser af artikel 7 blev erstattet af en tolerancegrænse på 5 minutter på hver enkelt pause, så der kun rejses tiltale, hvis pausen er mere end 5 minutter for kort. Ved en foreskreven pause på 45 minutter eller 15 + 30 minutter udløses der således kun en sanktion, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 40, 10 eller 25 minutter. Derudover blev praksis vedrørende kumulation af køretid ændret, således at der kun sker kumulation af køretiden, dvs. sammenlægning af den køretid, som ligger på hver side af en utilstrækkelig pause, ved overskridelse af reglerne om pause med mere end 5 minutter, hvis pausen i kraft af overtrædelsen bliver mere end 1/3 for kort. Ved en foreskreven pause på 45 minutter eller 15 + 30 minutter sker der således kun kumulation af køretiden, hvis der har været afholdt pause i mindre end henholdsvis 30, 10 eller 20 minutter.

Samtidig med de administrative lempelser blev der ved cirkulæreskrivelsen indført en særlig sanktion for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, der er begået efter den 11. april 2007. Der skal således, hvor pausen har været mere end 5 minutter for kort, men ikke mere end 1/3 for kort, fastsættes en "pausebøde" på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

2.2.1.2.4. Frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet

2.2.1.2.4.1. Specifikke frakendelsesregler for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen (kontrolapparater)

Ifølge færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, betinget frakendes førerretten, hvis føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.

Føreren skal på tilsvarende vis frakendes førerretten betinget, hvis føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6.

Endelig følger det af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, at førerretten skal frakendes betinget, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende takografen, der er

omfattet af de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Hvis der foreligger særlig formildende omstændigheder, kan betinget frakendelse efter § 125, stk. 1, nr. 7, om takografovertrædelser undlades. Der er tale om en snæver undtagelsesbestemmelse, som navnlig forudsættes anvendt, hvis en overtrædelse af reglerne om takografen utvivlsomt alene er udtryk for sjuusk/forglemmelse fra chaufførens side og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol.

Reglerne om frakendelse af førerretten på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og den dagældende kontrolapparatforordning (nu takografforordningen) blev indført ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven.

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

Ved indførelse af frakendelsessystemet for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen blev det samtidig tilkendegivet i forarbejderne, at frakendelse af førerretten for overtrædelser af den daglige køretid eller hviletid alene skal ske, hvis køretiden eller hviletiden ”isoleret set” er overskredet med mere end 30 pct. Det fremgår desuden af forarbejderne til 2005-loven, at formålet hermed var at undgå, at føreren frakendes førerretten for forhold, som isoleret betraget kun udgør mindre overskridelser, men som på grund af samspillet mellem daglig køretid og daglig hviletid medfører en endog ganske betydelig overskridelse af reglerne.

Baggrunden for indførelse af reglerne om frakendelse af førerretten ved overtrædelse af den dagældende kontrolapparatforordning (nu takografforordningen) var ifølge lovens forarbejder, at overholdelse af reglerne om kontrolapparatet er af afgørende betydning for mulighederne for at gennemføre kontrol med overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen. Endvidere bør der ikke kunne spekuleres i overtrædelse af bestemmelserne i kontrolapparatforordningen, for at undgå førerretsfrakendelse som følge af overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen.

Ifølge færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, skal førerretten frakendes ubetinget, hvis føreren én gang har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 pct. og desuden har gjort sig skyldig i en eller flere andre færdselslovsovertrædelser, som i sig selv vil medføre betinget frakendelse af førerretten, herunder seks overtrædelser af reglerne vedrørende takografen inden for en periode af 3 år, jf. § 125, stk. 1, nr. 7. Hvis føreren har gjort sig skyldig i flere overtrædelser, og der alene er tale om overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid med mere end 30 pct., frakendes førerretten endvidere ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7, hvis overtrædelserne er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb.

Begrebet kørselsforløb er ikke defineret i køre- og hviletidsforordningen, men er nærmere beskrevet i forarbejderne til 2005-loven. Det fremgår af forarbejderne til loven, at begrebet blev indsat i loven med henblik på at forhindre, at en fører blev frakendt førerretten ubetinget ved flere overtrædelser af

reglerne om daglig køretid, pauser og daglig hviletid under samme kørselsforløb. Det fremgår endvidere, at et kørselsforløb påbegyndes, når føreren aktiverer fartskriveren efter at have afholdt et hvil på mindst 8 timer, og afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst 8 timer er afholdt. Når der tages hensyn til de gennemførte ændringer af reglerne om daglig hviletid ved forordning nr. 561/2006, som trådte i kraft den 11. april 2007, skal det daglige hvil, der afslutter kørselsforløbet, nu være mindst 9 timer.

Af betydning for forståelsen af begrebet ”kørselsforløb” i dag er endvidere den ændring af administrativ praksis, som er indført på baggrund af Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011. Kommissionen har i afgørelsen anbefalet, at beregningen af den daglige køretid slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer, ligesom den efterfølgende daglige køretid begynder ved afslutningen af denne sammenhængende hviletid på mindst 7 timer. Kommissionens gennemførelsesafgørelse er indarbejdet i dansk ret ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9573 af 15. november 2011.

Seks overtrædelser af reglerne vedrørende takografen inden for en periode af 3 år medfører en betinget frakendelse af førerretten i henhold til § 125, stk. 1, nr. 7. Hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7 (dvs. 12 eller flere overtrædelser af reglerne vedrørende takografen), frakendes førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7, dog som udgangspunkt alene betinget. I særligt grove tilfælde kan der imidlertid fortsat ske ubetinget frakendelse for forhold, der alene er omfattet af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7.

Den del af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, som indebærer, at 12 eller flere tilfælde af overtrædelser af reglerne om takografen til samtidig pådømmelse som udgangspunkt alene skal udløse en betinget frakendelse af førerretten, medmindre der er tale om særligt grove tilfælde, blev indført ved lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven. Det fremgår af lovens forarbejder, at særligt grove tilfælde som udgangspunkt vil foreligge i tilfælde, hvor der er begået gentagne eller systematiske overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, som enten har hindret politiets kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne eller har dækket over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Der vil f.eks. kunne være tale om, at en chauffør i gentagne tilfælde har undladt at anvende førerkort, diagramark eller takografkort i kontrolapparatet.

2.1.2.4.2. Generelle regler for frakendelse af førerretten

Ved betinget og ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselsloven frakendes førerretten til alle erhvervede kørekortkategorier, med undtagelse af lille knallert. Dette gælder uanset, hvilken køretøjskategori forseelsen er begået i, og uanset hvilken type af overtrædelse, der har medført frakendelsen.

Færdselsloven indeholder en række generelle regler, der finder anvendelse i forbindelse med frakendelse af førerretten.

Ifølge færdselslovens § 125, stk. 5, sker betinget frakendelse af førerretten på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører motordrevet køretøj under sådanne omstændigheder, at førerretten skal frakendes. Ved betinget frakendelse af førerretten udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden. Samtidig følger det af § 125, stk. 6, at hvis den dømte begår et nyt forhold i prøvetiden, der medfører frakendelse af førerretten, fastsætter retten en fælles frakendelse for dette forhold og den tidligere pådømte lovovertrædelse.

Ubetinget frakendelse af førerretten sker i medfør af § 128, stk. 1, som udgangspunkt for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år.

I medfør af færdselslovens § 130, stk. 1, har politiet mulighed for midlertidigt at inddrage førerretten, hvis politiet skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten er til stede. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 2. Det følger af § 130, stk. 2, at den, hvis førerret er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen. Endelig følger det af bestemmelsens stk. 3, at det tidsrum, hvori førerretten har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Færdselslovens §§ 131 og 132 indeholder nærmere regler om virkningen af anke af domme, hvor der er sket ubetinget frakendelse samt betingelserne for generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb.

Det følger således af § 131, at anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at førerretten har været inddraget i medfør af § 130, stk. 1, ikke har opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. Det samme gælder anke af en dom, hvorved en person over 18 år, der ikke har førerret, ubetinget er frakendt retten til at erhverve denne ret. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning. Det følger af § 130, stk. 2, at hvis der i en sag, hvori førerretten er inddraget efter § 130, afsiges frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller hvis der sker betinget frakendelse, skal kørekortet udleveres, selv om dommen ankes.

I henhold til § 132 kan spørgsmålet om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene, hvis førerretten er frakendt nogen for længere tid end 3 år. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvist, og indbringelsen kan tidligst finde sted, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden. Det følger af § 132, stk. 2, at hvis der inden udløbet af frakendelsestiden er sket fornyet frakendelse af førerretten, regnes de i stk. 1 nævnte frister for indbringelse af spørgsmålet om generhvervelse for domstolene fra datoen for den seneste dom, hvorved førerretten er frakendt den pågældende.

Spørgsmål om erstatning for inddragelse eller frakendelse af førerretten afgøres efter reglerne i kapitel 93 a i retsplejeloven, jf. færdselslovens § 133.

Endelig indeholder færdselsloven krav om beståelse af kontrollerende køreprøve i forbindelse med både betinget og ubetinget frakendelse af førerretten.

Det følger således af færdselslovens § 60 a, stk. 1, at hvis førerretten har været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve bestås. Hvis føreren har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal kontrollerende prøve ikke aflægges, hvis prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort, jf. § 60 a, stk. 9.

Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve, jf. § 60 b, stk. 1. Det følger endvidere bl.a. af bestemmelsen, at førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende undlader at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Det følger af § 60 e, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning, jf. §§ 60 a-60 c. Sådanne regler er bl.a. fastsat i bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort med senere ændringer (kørekortbekendtgørelsen). Kørekortbekendtgørelsen indeholder således nærmere regler for afholdelse af kontrollerende køreprøve, herunder bestemmelser om, at kontrollerende køreprøve som udgangspunkt afholdes efter de regler, der gælder for kategori B (almindelig bil), jf. kørekortbekendtgørelsens § 67, stk. 2. Ifølge kørekortbekendtgørelsens § 68, stk. 2, skal kontrollerende køreprøve, der afholdes i forbindelse med en betinget frakendelse af førerretten, aflægges senest seks måneder efter, at afgørelsen om frakendelse er endelig.

2.1.2.4.3. Konfiskation af køretøjer som følge af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

Færdselslovens regler om konfiskation af motordrevne køretøjer i lovens kapitel 18 a bygger på reglerne om frakendelse af førerretten.

Det følger af færdselslovens § 133 a, stk. 1, at der ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, kan ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 3, skal der ske obligatorisk konfiskation i alle tilfælde, hvor ejeren af køretøjet inden for 3 år har begået tre overtrædelser, som hver især medfører en ubetinget frakendelse af førerretten efter reglerne i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-6, 11 eller 12.

Hvis ejeren af køretøjet således inden for 3 år har ført et køretøj, selv om denne vidste eller burde vide, at der er foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser, jf. § 126, stk. 1, nr. 4, skal køretøjet konfiskeres i medfør af § 133 a, stk. 3.

Det følger endvidere af færdselslovens § 133 a, stk. 4, at der også skal ske obligatorisk konfiskation i tilfælde, hvor ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel omfattet af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, eller kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. omfattet af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2. Det er ifølge bestemmelsen en betingelse, at forseelsen medfører ubetinget frakendelse af førerretten, og at den pågældende, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet efter færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, der har medført betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2, eller er indgået ved en afgørelse om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 7-10.

Endelig skal konfiskation i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 5, ske, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende inden for de seneste 5 år har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, der har medført en ubetinget frakendelse af førerretten, eller flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, og som til samtidig pådømmelse har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 7.

Overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen kan ikke i sig selv medføre konfiskation af ejerens køretøj. Dog kan overtrædelserne indgå i grundlaget for konfiskation i anledning af spirituskørsel og kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i medfør af § 133 a, stk. 4 og 5, idet overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen indgår som nogle af de bestemmelser i § 126, stk. 1, nr. 7, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten ved flere forhold til samtidig pådømmelse.

Det følger af færdselslovens § 133 a, stk. 11, at konfiskation efter stk. 2-10 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse. Reglerne om konfiskation i stk. 2-10 kan i øvrigt i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 12 fraviges, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor.

2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

2.2.2.1. Ændringer i graduering af bødestørrelserne

Anvendelsen af det nuværende bødesystem har vist, at førere og virksomheder risikerer at ifalde betydelige bøder ved overtrædelse af bestemmelserne i takografforordningen og for overtrædelser af de regler, der er fastsat på baggrund heraf i §§ 4-9 b i køre- og hviletidsbekendtgørelsen, selvom overtrædelserne ikke er foretaget bevidst, men alene skyldes sjuusk eller forglemmelse.

Grunden til de betydelige bøder skyldes bl.a. reglerne om absolut kumulation, men også i høj grad bødestørrelserne for de enkelte overtrædelser. Færdselslovens § 118 a, stk. 4, giver allerede i dag mulighed for, at reglerne om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår det bl.a., at en bøde ikke bør have en sådan størrelse, at den pågældende som følge af sine indkomstforhold ikke kan betale den, og at der i konkrete tilfælde kan være behov for at nedsætte en kumuleret bøde, hvis den samlede bøde i sig selv ikke forekommer rimelig.

Da færdselslovens § 118 a, stk. 4, kun anvendes når særlige grunde taler herfor, er det efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse nødvendigt generelt at lempe nogle af bødestørrelserne for at undgå store samlede bøder til førere og virksomheder. Bødestørrelserne bør således lempes i de tilfælde, hvor der er tale om overtrædelser, som alene skyldes sjuusk eller forglemmelse, og hvor overtrædelsen ikke har betydning for muligheden for at føre kontrol.

Med Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016, er der desuden sket en yderligere inddeling af overtrædelser af bl.a. takografforordningen. Som det fremgår af lovforslagets bilag 2 inddeles overtrædelserne fremover i mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser, meget alvorlige overtrædelser og mest alvorlige overtrædelser. Der er således tilføjet endnu en kategori, nemlig mest alvorlige overtrædelser. Der bør på baggrund heraf fastsættes en bødestørrelse for overtrædelse af den nye kategori.

Med henblik på at lempe bødestørrelser for førere og virksomheder i forhold til kategorierne, der omfatter mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og de meget alvorlige overtrædelser, foreslås det, at de tidligere fastsatte bødestørrelser nedsættes.

Forslaget indebærer, at forskellene i bødestørrelserne øges, således at bødestørrelserne bliver mere proportionale, idet bødestørrelserne for mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser sættes ned. Samtidig foreslås det, at der fastættes en højere bødestørrelse for den nye kategori, der omfatter de mest alvorlige overtrædelser.

På baggrund heraf foreslås det, at førernes bøder for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser nedsættes fra henholdsvis 2.000 kr. og 3.000 kr., til henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse. En mindre overtrædelse kan f.eks. være, at registreringsnummeret på køretøjet ikke er noteret på diagramarket, mens en alvorlig overtrædelse f.eks. kan være, at førerkortet ikke er anbragt korrekt i kortlæseren (flermandsbetjening).

De overtrædelser, der er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser i Kommissionens forordning, omfatter både overtrædelser, der kan have betydning for, om det er muligt at udføre en effektiv kontrol og overtrædelser, der ikke hindrer effektiv kontrol. Det vurderes derfor at være hensigtsmæssigt at graduere bødestørrelserne i denne kategori, således at det er overtrædelsens betydning for kontrollen, der er afgørende for bødens størrelse. Det foreslås endvidere, at førernes bøder for meget alvorlige overtrædelser nedsættes fra 4.000 kr. til henholdsvis 1.500 kr. og 3.000 kr. pr. overtrædelse afhængig af i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol. Dette vil f.eks. medføre, at de meget alvorlige overtrædelser, som er egnet til at forhindre en effektiv kontrol nedsættes til 3.000 kr., mens overtrædelser, der ikke har betydning for kontrollen, nedsættes til 1.500 kr. Om overtrædelsen har haft betydning for muligheden for at kunne udføre effektiv kontrol afhænger af en konkret vurdering.

F.eks. vil de tilfælde, hvor der rejses tiltale for en fejlbetjening af takografen, hvor føreren i forbindelse med påbegyndelse af et hvil glemmer at indstille takografen til hvil, alene medføre en bøde på 1.500 kr. I denne situation vil man ved kontrol sjældent være i tvivl om, at der er tale om en fejl, og den effektive kontrol er således ikke hindret. Det skal endvidere bemærkes, at er sådan en fejl et enkeltstående tilfælde kan det ifølge Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 overvejes helt at undlade tiltalerejsning. Derimod vil en overtrædelse, hvor der f.eks. anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, og data ikke kan aflæses, medføre en bøde på 3.000 kr. I dette tilfælde vil kontrol af data ikke kunne ske, og der vil derfor ikke kunne foretages effektiv kontrol af førerens faktiske aktiviteter. Endelig foreslås det, at førernes bøder for de mest alvorlige overtrædelser fastsættes til 6.000 kr. Da der er tale om en ny kategori af overtrædelser, som anses som mere alvorlige, end de kategorier, der tidligere har været fastsat bøder for, vurderes det at være nødvendigt med en bødestørrelse, der er højere end de bøder, der tidligere har været anvendt. Kategorien omfatter, f.eks. kørsel med et forfalsket førerkort (artikel 27), eller hvor der anvendes en falsk anordning, der kan ændre takografens registreringer (artikel 32, stk. 3). Dette er meget grove overtrædelser, som derfor også nødvendiggør en høj bøde med henblik på at forebygge disse. De pågældende kategoriseringer fremgår af lovforslagets bilag 2.

De foreslåede bødestørrelser finder også anvendelse for en række overtrædelser af takografforordningens bestemmelser om bl.a. diagramark, der ikke fremgår af den nye kategorisering, selvom kravene fortsat fremgår af takografforordningen. De pågældende overtrædelser er medtaget i den nuværende kategorisering i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009, men de pågældende overtrædelser er imidlertid udeladt i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016. Dette skyldes formentlig, at disse overtrædelser på grund af overgangen til digitale takografer og den teknologiske udvikling i øvrigt fremover ikke vil være aktuelle. For at undgå

usikkerhed om kategoriseringen fastholdes den nuværende kategorisering i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 i den periode, hvor det fortsat er lovligt at anvende diagramark mv. De pågældende kategoriseringer fremgår af lovforslagets bilag 3.

Bødestørrelserne for de enkelte kategorier af overtrædelser finder desuden også anvendelse ved overtrædelse af de bestemmelser, der på baggrund af takografforordningen, er fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsen §§ 4-9 b. Størstedelen af disse overtrædelser er i dag kategoriseret i bilag 3 til lovforslaget til lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven. Der indsættes i forbindelse med den foreslåede ændring en kategorisering af overtrædelsen af bekendtgørelsens § 9 b. De pågældende overtrædelsers kategorisering fremgår af lovforslagets bilag 4.

Som beskrevet ovenfor i pkt. 2.2.1.2.2. har virksomhedernes bøder for overtrædelse af takografforordningen ikke tidligere været gradueret, men udgør 6.000 kr. pr. overtrædelse uanset overtrædelsens grovhed.

For i højere grad at følge det proportionalitetsprincip, der følger af takografforordningens artikel 41, samt at udforme et bødesystem, der i højere grad svarer til gradueringen af bøderne for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, foreslås det, at virksomhedernes bøder for overtrædelser af takografforordningen og for reglerne, der er fastsat på baggrund heraf, gradueres. Gradueringen skal gælde både i de tilfælde, hvor virksomheden er ansvarlig for førernes overtrædelser, og i de tilfælde, hvor det er virksomheden selv, der overtræder bestemmelserne i takografforordningen eller reglerne, der er fastsat på baggrund heraf.

På baggrund heraf foreslås det, at virksomhedens bøder for overtrædelser, ligesom ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, skal være det dobbelte af bøderne til føreren.

Bødestørrelserne for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser nedsættes således fra 6.000 kr. pr. overtrædelse, til henholdsvis 1.000 kr. og 2.000 kr. pr. overtrædelse, mens virksomhedens bøder for meget alvorlige overtrædelser ændres fra 6.000 kr. pr. overtrædelse til henholdsvis 3.000 kr. og 6.000 kr. pr. overtrædelse afhængig af i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol. Endelig foreslås det, at virksomhedens bøder for de mest alvorlige overtrædelser fastsættes til 12.000 kr.

De foreslåede ændringer i gradueringen af bøder til føreren og virksomheden fremgår af skemaet nedenfor:

Kategorier af overtrædelser i takografforordningen	Bøde til føreren i dag	Foreslået bøde til føreren	Bøde til virksomheden i dag	Foreslået bøde til virksomheden
Mindre overtrædelser (MI)	2.000 kr. pr. overtrædelse	500 kr. pr. overtrædelse	6.000 kr. pr. overtrædelse	1.000 kr. pr. overtrædelse
Alvorlige overtrædelser (SI)	3.000 kr. pr. overtrædelser	1.000 kr. pr. overtrædelse	6.000 kr. pr. overtrædelse	2.000 kr. pr. overtrædelse
Meget alvorlige overtrædelser (VSI), der ikke har betydning for kontrollen	4.000 kr. pr. overtrædelse	1.500 kr. pr. overtrædelse	6.000 kr. pr. overtrædelse	3.000 kr. pr. overtrædelse
Meget alvorlige overtrædelser (VSI), der har betydning for kontrollen	4.000 kr. pr. overtrædelse	3.000 kr. pr. overtrædelse	6.000 kr. pr. overtrædelse	6.000 kr. pr. overtrædelse
Mest alvorlige	----	6.000 kr. pr.	----	12.000 kr. pr.

overtrædelser (MSI)		overtrædelse		overtrædelse
---------------------	--	--------------	--	--------------

Domstolene er ikke afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning.

Indførelsen af de nye bødestørrelser ændrer ikke ved den gældende praksis, hvorefter bøder nedsættes for personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 5, jf. stk. 1.

Der henvises til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 12.

2.2.2.2. Indførelse af bødeloft

Som beskrevet i afsnit 2.2.1.2. har anvendelsen af det nuværende bødesystem vist, at førere og virksomheder risikerer meget store samlede bøder ved overtrædelse af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet.

Grunden til de betydelige bøder skyldes bl.a. reglerne om absolut kumulation, men også i høj grad bødestørrelserne for de enkelte overtrædelser. Færdselslovens § 118 a, stk. 4, giver allerede i dag mulighed for, at reglerne om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Af bemærkningerne hertil fremgår det bl.a., at en bøde ikke bør have en sådan størrelse, at den pågældende som følge af sine indkomstforhold ikke kan betale den, og at der i konkrete tilfælde kan være behov for at nedsætte en kumuleret bøde, hvis den samlede bøde i sig selv ikke forekommer rimelig.

Da færdselslovens § 118 a, stk. 4, kun anvendes når særlige grunde taler herfor, er det efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse nødvendigt generelt at sikre, at der ikke fastsættes samlede bøder til førere, som ikke kan anses som proportionale i forhold til deres indkomstforhold.

Det foreslås derfor, at der fastsættes et bødeloft for førerens samlede bøde, der fastsættes i forbindelse med overtrædelser af takografforordningen og køre- og hviletidsforordningen. Bødeloftet for føreren skal finde anvendelse ved overtrædelser, der kategoriseres som mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser af takografforordningen og generelt ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det pågældende bødeloft skal sikre proportionalitet i forhold til førerens indkomstforhold, ligesom det skal tillægges betydning, at føreren ud over en bøde i nogle tilfælde risikerer frakendelse af førerretten.

Førerens bødeloft foreslås fastsat således, at det ca. svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører. Der foreslås et bødeloft på 30.000 kr. Ved fastsættelse af bødeloftet er der taget udgangspunkt i offentlige tilgængelige lønstatistikker. Det pågældende bødeloft foreslås dog reguleret hvert femte år, således at det følger førernes generelle lønstigninger. Der vil ved reguleringen blive taget udgangspunkt i lønstatistikker fra Danmarks Statistik (Statistikbanken) for det år, der ligger forud for det år, hvor reguleringen foretages. Der vil blive afrundet til det nærmeste hele beløb deleligt med 500 kr.

Der foreslås endvidere fastsat et bødeloft for virksomheden, som skal finde anvendelse i de tilfælde, hvor virksomhedens bøde skyldes en førers overtrædelser, og hvor førerens bøde bliver nedsat som følge af bødeloftet på 30.000 kr. I disse tilfælde bør virksomhedens bøde reduceres tilsvarende, således at virksomhedens bøde også i disse tilfælde bliver det dobbelte af førerens, dvs. 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet for en virksomhed gælder ligeledes i de tilfælde, hvor ejeren eller brugeren af køretøjet er identisk med føreren. Bødeloftet finder ikke anvendelse i de tilfælde, hvor det er virksomheden selv, der overtræder bestemmelserne i takografforordningen, f.eks. hvis virksomheden ikke opbevarer

diagramark, udskrifter og overførte data, hvilken virksomheden er forpligtiget til ifølge takografforordningen.

Bødeloftet finder endvidere ikke anvendelse i de tilfælde, hvor der foreligger særlig skærpende omstændigheder. Bødeloftet skal således ikke finde anvendelse i de situationer, hvor der er tale om overtrædelser af takografforordningen, der af Kommissionen er kategoriseret som de mest alvorlige overtrædelser. En fører og en virksomhed kan således pålægges en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen.

Bødeloftet for de enkelte kategorier af overtrædelser finder også anvendelse ved overtrædelse af de bestemmelser, der på baggrund af takografforordningen, er fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 b, medmindre det er virksomheden selv, der overtrædelser reglerne. De pågældende overtrædelser er, som beskrevet ovenfor, kategoriseret i lovforslagets bilag 4.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.2.2.3. Ændring af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7

Sanktioneringen af overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, har siden indførelsen af de skærpede sanktioner i 2005, været genstand for særskilte lempelser, herunder ved indførelse af lempelsescirkulæret. De særlige lempelser har haft til formål at sikre, at der ved sanktioneringen tages hensyn til det særlige samspil mellem køretid og pauser, som kan indebære, at afholdelse af en pause, hvor forordningens krav kun er overskredet med få minutter, kan medføre endog ganske betydelige overskridelser af køretiden.

Kombinationen af nationalt fastsatte tolerancer og kravene til pauser i køre- og hviletidsforordningen har endvidere medført en række problemstillinger, der har vanskeliggjort administrationen af reglerne. Der har endvidere i retspraksis hersket en vis usikkerhed om anvendelse af sanktionerne ved overtrædelse af artikel 7. Den gældende retstilstand, som bl.a. er kommet til udtryk i en Vestre Landsrets dom af 23. juni 2014, gengivet i Tfk 2014.887 V, og en utrykt dom afsagt af Vestre Landsret den 9. april 2015, må formentlig sammenfattes således, at førerne har mulighed for at kombinere reglerne i lempelsescirkulæret med bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen på den for føreren gunstigste måde.

Ved afgørelsen af, hvilken opdeling af kørselsperioden, der er den mest gunstige for føreren, er det derfor nødvendigt at sammenligne de forskellige opdelinger af kørselsperioden, de afholdte pauser giver mulighed for. I mere komplekse kørselsforløb kan der opstå situationer, hvor det kan være vanskeligt at gennemskue, hvad der er den gunstigste opdeling af kørselsperioderne for føreren. Det medvirker desuden til uklarheden omkring reglerne om pauser, at der i lempelsescirkulæret er fastsat forskellige grænser for, hvornår en for kort pause sanktioneres, og hvornår den afholdte pause er tilstrækkelig til at afbryde kørselsperioden.

Efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse bør det ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, i højere grad sikres, at der er indbygget proportionalitet ved bødefastsættelsen. Det foreslås derfor, at der fastsættes særlige sanktioner ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, hvor der i højere grad tages hensyn til det særlige samspil mellem køretid og pauser. De nævnte uklarheder ved administrationen af bestemmelsen indebærer endvidere en risiko for, at reglen i praksis ikke kan håndhæves i det fornødne omfang. Dertil kommer, at de særlige tolerancegrænser ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, alene gælder ved den kontrol, der udøves af de danske myndigheder. Den fører, der eventuelt tillige udfører kørsel uden

for Danmarks grænser, skal således være særlig opmærksom ved tilrettelæggelse af kørslen, når den foregår i udlandet.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår derfor også, at lempescirkulæret ophæves. Dette vil medføre, at en lang række af de særlige tolerancegrænser for artikel 7 samt bestemmelsen om pausebøder fjernes. Herved opnås en betydelig forenkling af reglerne, ligesom det vil betyde, at administrationen af køre- og hviletidsreglerne i Danmark tilpasses reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Beregning af eventuelle overtrædelser skal således fremover ske i forhold til de krav til pauser og køretider, der er fastsat i køre- og hviletidsforordningen, og der vil ikke være generelle eller specielle tolerancegrænser på afholdte pauser. Der vil dog fortsat kun blive rejst tiltale i de sager, hvor den generelle tolerancegrænse på 5 pct. på køretiden er overskredet. Den ændrede praksis vil betyde, at en kørselsperiode først afbrydes ved afholdelse af en samlet pause på mindst 45 minutter eller ved en opdelt pause, når en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter er afholdt. Når det kan konstateres, at der er afholdt en pause, som afbryder kørselsperioden, vurderes det herefter, om en eventuel overskridelse af køretiden udgør en overtrædelse på 5 pct. eller mere.

En sådan beregning er efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering endvidere i overensstemmelse med de principper for beregning af overtrædelser af artikel 7, der er fastslået ved EF-Domstolens dom af 15. december 1993 (sag C-116/92). Ved afgørelsen slog Domstolen fast, at artikel 7, stk. 1, og stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen skal fortolkes således, at beregningen af kørselsperioden begynder forfra, når en fører har holdt en pause på 45 minutter, enten som en uafbrudt pause eller som flere pauser på mindst 15 minutter (i dag 15 minutter efterfulgt af 30 minutter) i løbet af eller ved afslutningen af en 4 1/2 times kørselsperiode.

En tilpasning til forordningens bestemmelser vil medvirke til at skabe klarhed om administrationen af reglerne om køre- og hviletid, da det i højere grad vil gøre det muligt at anvende fortolkningsbidrag fra Kommissionen og afgørelser fra EU-Domstolen om fortolkninger af reglerne om køre- og hviletid.

Med de foreslåede ændringer vil administrationen af reglerne i Danmark således bidrage til en mere ensartet håndhævelse af reglerne i EU. Dette vil medvirke til at skabe større klarhed om reglerne for virksomhederne, især ved internationale transportere. Førerne vil endvidere i større omfang kunne anvende de tekniske hjælpefunktioner, der er indarbejdet i de digitale takografer, med henblik på at hjælpe førerne med at overholde forordningens bestemmelser om køre- og hviletid, og som er indrettet efter forordningens ordlyd.

Samspillet mellem køretid og pauser i artikel 7 indebærer dog, at afholdelse af en pause, hvor forordningens krav kun er overskredet med få minutter, med ophævelse af lempescirkulæret kan medføre en endog ganske betydelig overskridelse af køretiden, hvor dette med lempescirkulæret først ville være tilfældet, hvis pausen var under 1/3 for kort, altså under henholdsvis 10 og 20 minutter eller 30 minutter. En ophævelse af lempescirkulæret vil, uagtet tolerancegrænsen på 5 pct. opretholdes på køretiden, derfor medføre en skærpelse af sanktionerne ved overtrædelse af artikel 7, idet det ikke længere i samme omfang vil være muligt at afholde kortere pauser end forordningen foreskriver, uden at det vil kunne få betydning for sanktioneringen. For at imødegå, at føreren og virksomheden straffes unødigt hårdt foreslås derfor visse lempelser af sanktioneringen ved overtrædelse af artikel 7.

Det foreslås for det første, at bøder for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, halveres.

De pågældende bøder skal endvidere kunne nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.

Dette kan f.eks. være i det tilfælde, hvor overskridelsen af kravet til pauser i køre- og hviletidsforordningens artikel 7 alene er på få minutter, og hvor bødens størrelse ellers ikke vil være proportional med overtrædelsens karakter. I sådanne tilfælde bør der således som udgangspunkt ikke fastsættes en sanktion. Hvor der foreligger mange små overskridelser af kravet til afholdelse af pauser, bør der dog udmåles en ordensmæssig bøde.

Der kan endvidere være tale om formildende omstændigheder i de tilfælde, hvor pauserne ikke opfylder køre- og hviletidsforordningens krav, men dog har en vis længde, der bør tillægges betydning ved vurderingen af overtrædelsens grovhed. I sådanne tilfælde kan der ved fastsættelsen af bødens størrelse anvendes en faktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden. Den pågældende faktor er 1,0 i de tilfælde, hvor der ikke er afholdt pause i kørselsperioden, og hvor der derfor ikke foreligger formildende omstændigheder, mens den er 0,25, 0,50 og 0,75 i de tilfælde, hvor der er tale om formildende omstændigheder, og hvor bøden derfor bør nedsættes yderligere. Der henvises til skemaerne under bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 14.

Der kan ved fastsættelsen af en bøde medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden, mens pauser af en varighed på mindre end 10 minutter ikke medregnes.

Bøder til virksomheden fastsættes som på det øvrige køre- og hviletidsområde til det dobbelte af førerens bøde, før oprunding til det nærmeste beløb, der er delelig med 500 kr. Virksomhedens bøde oprundes herefter til det nærmeste beløb, der er delelig med 500 kr.

2.2.2.4. Frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv.

Det er efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering vigtigt, at færdselslovens frakendelsesregler udgør et incitament for føreren til at undgå de overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden.

I de tilfælde, hvor overtrædelse af de nævnte regler medfører en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten, frakendes førerretten til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til, herunder også kategori B (almindelig bil). De nævnte overtrædelser er kendetegnet ved, at de som udgangspunkt alene kan ske som led i erhvervsudøvelse i store og tunge køretøjer, og at de ikke udgør kørselsfejl. Overtrædelserne viser derfor ikke noget om førerens kørefærdigheder eller førerens evne til at færdes i trafikken.

Efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse er det derfor unødigt indgribende og uproportionalt, at førerretten i de omhandlede tilfælde frakendes til alle de kategorier, som føreren har erhvervet førerret til, herunder også kategori B (almindelig bil). Overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen kan på grund af reglernes karakter ikke ske i en almindelig bil, og det må også af den grund anses for uproportionalt, at føreren ikke må køre almindelig bil på grund af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne mv.

Med lovforslaget foreslås det derfor, at en frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af de nævnte regler alene skal medføre frakendelse af førerretten til de køretøjskategorier, hvormed

overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv. kan foretages, dvs. kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj). Overtrædelse af de nævnte regler vil således ikke medføre frakendelse af førerretten til kategori B (almindelig bil) eller kategori A1, A2 og A (lille, mellemstor og stor motorcykel), hvis disse måtte være erhvervet.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen efter deres karakter ikke er umiddelbart sammenlignelige med de øvrige overtrædelser af færdselslovens regler, der kan medføre frakendelse af førerretten. Det foreslås derfor at indfører en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven, der kan medføre frakendelse af førerretten, ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.

Det foreslås, at de gældende regler om betinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv. i § 125, stk. 1, nr. 5-7, og stk. 4, ophæves og indsættes i en ny bestemmelse i § 129 a, der alene kommer til at omhandle betinget frakendelse af førerretten til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

På tilsvarende vis foreslås det, at de gældende regler om ubetinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv. i § 126, stk. 1, nr. 4 og dele af nr. 7, ophæves og indsættes i en ny bestemmelse i § 129 b, der alene kommer til at omhandle betinget frakendelse af førerretten til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

I de tilfælde, hvor overtrædelse af færdselslovens øvrige regler (dvs. udover køre- og hviletidsreglerne mv.) kan medføre frakendelse af førerretten, har føreren efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse generelt vist mangel på kørefærdigheder og manglende evne til at færdes i trafikken. I disse tilfælde vil førerretten i henhold til lovforslaget derfor fortsat medføre frakendelse af førerretten til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til.

Det vil således i henhold til de foreslåede regler i lovforslaget kun være i de tilfælde, hvor føreren udelukkende har overtrådt reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid eller reglerne vedrørende takografen, at føreren alene frakendes retten til de store og tunge køretøjer. Hvis føreren samtidig har lavet en overtrædelse af færdselslovens andre regler, som i sig selv medfører en frakendelse af førerretten, skal førerretten frakendes i henhold til frakendelsesreglerne for denne anden overtrædelse. En fører, der f.eks. har overtrådt bestemmelserne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse, og samtidig har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille under 1,2, vil skulle frakendes førerretten betinget i henhold til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8 (der med lovforslaget bliver § 125, stk. 1, nr. 5). Førerretten vil i dette tilfælde skulle frakendes til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til, og den betingede frakendelse vil skulle ske på de almindelige vilkår for betingede frakendelser.

Udover reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen indebærer lovforslaget ikke en ændring af reglerne om frakendelse af førerretten. Der ændres således ikke i reglerne om klippekortordningen i færdselslovens § 125, stk. 2 og 3. De overtrædelser af færdselslovens regler, som ikke i sig selv medfører en betinget frakendelse af førerretten, men dog medfører et klip i kørekortet i medfør af § 125, stk. 2, vil således fortsat medføre et klip i kørekortet uafhængigt af, om føreren samtidig har overtrådt reglerne om køre- og hviletid mv. i et sådant omfang, at førerretten i henhold til lovforslagets regler skal frakendes betinget eller ubetinget til de store og tunge køretøjskategorier.

Da de overtrædelser af færdselslovens regler, der medfører et klip i kørekortet, ikke i sig selv medfører en betinget frakendelse af førerretten, vil en samtidig overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv., skulle ske i henhold til de foreslåede regler om frakendelse i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen. Der vil i disse tilfælde – udover klippet i kørekortet – alene skulle ske betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Hvis der imidlertid ved den kliprelaterede forseelse er tale om en forseelse, der medfører det 3., henholdsvis 2. klip for førstegangserhververe, og forseelsen dermed udløser en betinget frakendelse af førerretten i medfør af § 125, stk. 2 eller 3, vil føreren skulle frakendes førerretten betinget i henhold til færdselslovens § 125, stk. 2 eller 3. Førerretten vil i dette tilfælde skulle frakendes til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til, og den betingede frakendelse vil skulle ske på de almindelige vilkår for betingede frakendelser.

For så vidt angår færdselslovens krav i § 60 a, stk. 1, og § 60 b, stk. 1, om beståelse af en kontrollerende køreprøve som følge af ubetinget eller betinget frakendelse af førerretten, bemærker Transport- og Bygningsministeriet, at overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen er kendetegnet ved, at de ikke udgør kørselsfejl, og at overtrædelserne ikke viser noget om førerens kørefærdigheder eller førerens evne til at færdes i trafikken.

Der er på den baggrund efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering ikke umiddelbart et sagligt grundlag for at kræve beståelse af en kontrollerende køreprøve i disse tilfælde. Undtaget herfra er dog de tilfælde, hvor førerretten har været frakendt ubetinget i 3 år eller mere efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, om manipulation med takografen, der med lovforslagets foreslås videreført i den nye § 129 b, stk. 1, nr. 1. Selvom føreren i disse tilfælde efter de foreslåede nye regler har kunnet føre almindelig bil (kategori B) i den pågældende periode, er det Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at det i dette tilfælde fortsat af hensyn til færdselssikkerheden er nødvendigt, at en kontrollerende køreprøve består til de særlige kategorier vedrørende de store og tunge køretøjer, f.eks. lastbil og bus, hvis disse køretøjer ikke har været ført i 3 år eller mere. Ved beståelse af en kontrollerende køreprøve i disse tilfælde er der sikkerhed for, at føreren efter en langvarig frakendelse af førerretten til disse kategorier fortsat besidder de særlige køreegenskaber m.v., der kræves for at føre de store og tunge køretøjer, hvis førerret hertil ønskes generhvervet.

Med lovforslaget foreslås det derfor at indsætte et nyt stk. 11 i færdselslovens § 60 a og et nyt stk. 2 i § 60 b, hvoraf fremgår, at kravet om beståelse af en kontrollerende køreprøve ikke gælder i de tilfælde, hvor førerretten til de store og tung køretøjer er frataget henholdsvis ubetinget i mindre end 3 år eller betinget på baggrund af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen. Dette krav foreslås i stedet erstattet med et krav om gennemførelse af et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler. Gennemførelse af kurser i disse emner vil efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering have en mere positiv effekt for færdselssikkerheden, idet det vil have relevans i forhold til de overtrædelser, der har medført fratagelsen.

I medfør af lov om godskørsel og lov om buskørsel skal bus- og godschauffører gennemføre en kvalifikationsuddannelse, der hvert 5. år skal suppleres med en efteruddannelse. Som en del af efteruddannelsen tilbydes en række valgfrie kurser, herunder et kursus i brug af takograf og et kursus i køre- og hviletidsregler. Kvalifikationsuddannelsen og efteruddannelsen udbydes af private uddannelsescentre, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen. Trafik- og Byggestyrelsen fører endvidere tilsyn med uddannelsescentrene.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de to kurser på efteruddannelsen, der hver i sær er af 1 dags varighed, vil udgøre et relevant undervisningsforløb i forbindelse med betingede og ubetingede fratagelser i anledning af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen.

Det foreslås, at kurserne i forbindelse med ubetinget fratagelse skal være gennemført efter det forhold, der gav anledning til fratagelsen. Ved en ubetinget fratagelse skal kurserne i henhold til den foreslåede bestemmelse i § 60 a, stk. 11, være gennemført inden for det seneste år før fratagelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Dette svarer til de tidsmæssige frister, der følger af den gældende færdselsloves § 60 a, stk. 9, der omhandler de tilfælde, hvor beståelse af en køreprøve kan træde i stedet for en kontrollerende køreprøve i forbindelse med en ubetinget fratagelse.

Ved en betinget fratagelse foreslås det ligeledes, at kurserne i henhold til den foreslåede § 60 b, stk. 2, skal være gennemført efter det forhold, der gav anledning til fratagelsen. Kurserne skal være gennemført inden for en nærmere fastsat frist, jf. nedenfor om transport- og bygningsministerens mulighed for at fastsætte nærmere regler om indhold og gennemførelse af kurserne.

Det foreslås i tilknytning til ændringen af reglerne i § 60 a, stk.1, og § 60 b, stk. 1, at hjemlen i § 60 e, stk. 1, hvorefter transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning udvides således, at transport- og bygningsministeren også kan fastsætte administrative regler om indholdet og gennemførelsen af kurserne i brug af takografen og køre- og hviletidsreglerne.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transport- og Bygningsministeriet fastsætte de nødvendige administrative regler om indholdet og gennemførelsen af de to kurser i brug af takograf og køre- og hviletidsreglerne, herunder regler om længden af den frist, der skal gælde for gennemførelse af kurserne. Transport- og Bygningsministeriet vil samtidig foretage de relevante konsekvensændringer i de administrative forskrifter, herunder kørekortbekendtgørelsen.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de foreslåede nye regler for frakendelse fortsat vil udgøre et væsentligt incitament for føreren til at undgå de overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden. Førerretten vil fortsat blive frakendt til kategorierne for de store og tunge køretøjer, og en frakendelse vil således udgøre en betydelig hindring for udøvelse af den enkelte chaufførs erhverv. Transport- og Bygningsministeriet finder det derfor ubetænkeligt, at førerretten i de pågældende tilfælde alene frakendes til kategorierne for de store og tunge køretøjer. Dette skal også ses i sammenhæng med, at det foreslåede krav om gennemførelse af et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering vil have en positiv effekt for færdselssikkerheden.

2.2.2.5. Ændring af procentsatsen for betinget frakendelse af førerretten

Transport- og Bygningsministeriet foreslår at hæve procentsatsen for, hvornår der skal ske betinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, der med lovforslaget bliver § 129 a, stk. 1, nr. 2, fra 30 pct. til 40 pct.

Baggrunden herfor er ønsket om at opnå en bedre balance på køre- og hviletidsområdet, hvor der på den ene side tages hensyn til de færdselssikkerhedsmæssige risici, der kan opstå som følge af førerens træthed og uopmærksomhed og på den anden side, at sanktionerne og risikoen for frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet samlet set er proportionalt.

En forhøjelse af grænsen for, hvornår der skal ske frakendelse ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen fra 30 pct. til 40 pct. vil f.eks. indebære, at der skal ske betinget frakendelse af førerretten ved en daglig køretid på 14 timer og 6 minutter eller derover, hvor der efter de gældende regler sker betinget frakendelse ved en daglig køretid på 13 timer og 6 minutter eller derover.

Tilsvarende skal der skulle ske betinget frakendelse ved afholdelse af et reduceret dagligt hvil, der er på 5 timer og 18 minutter eller mindre, hvor der efter de gældende regler sker betinget frakendelse ved afholdelse af et reduceret dagligt hvil på 6 timer og 12 minutter eller mindre.

Ændring af frakendelsesgrænsen fra 30 pct. til 40 pct. svækker ikke efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse den generalpræventive effekt af sanktionssystemet. En overtrædelse af reglerne om køretid og hviletid i intervallet fra 30 til 40 pct. vil således som hidtil blive sanktioneret med en bøde, der fastsættes proportionalt med overtrædelsens grovhed.

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

Selvom betinget frakendelse af førerretten ved en overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, der med lovforslaget bliver § 129 a, stk. 1, efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse normalt vil være velbegrundet, så kan der tænkes særlige situationer, hvor frakendelse ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne vil være en uforholdsmæssig streng sanktion.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 125, stk. 4, kan betinget frakendelse under særlig formildende omstændigheder undlades ved overtrædelse af reglerne vedrørende takografen, jf. § 125, stk. 1, nr. 7. Der er efter forarbejderne til denne bestemmelse tale om en meget snæver

undtagelsesbestemmelse, som navnlig forudsættes anvendt, hvis en overtrædelse af reglerne om takografen utvivlsomt alene er udtryk for sjuksk eller forglemmelse fra førerens side og ikke et forsøg på at vanskeliggøre eller forhindre politiets kontrol.

På samme måde som ved overtrædelse af reglerne om takografen, finder Transport- og Bygningsministeriet, at der kan være behov for, helt undtagelsesvist at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Transport- og Bygningsministeren foreslår derfor, at der samtidig med den under pkt. 2.2.4. foreslåede forhøjelse af grænsen for betinget frakendelse til mere end 40 pct. ved overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, bør indføres en udtrykkelig hjemmel til under særlig formildende omstændigheder at undlade betinget frakendelse af førerretten, selvom der foreligger en overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid med mere end 40 pct. Ved forslaget sikres det, at der er mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten i de helt særlige situationer, hvor en sådan sanktion ikke forekommer proportional med forseelsens karakter.

2.2.2.7. Ændring af betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

Begrebet kørselsforløb har siden lovændringen i 2005 været anvendt som en betingelse for, hvornår der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen. Af bemærkningerne til lovændringen fremgår, at et kørselsforløb påbegyndes, når føreren aktiverer fartskriveren efter at have afholdt et hvil på mindst 8 timer, og afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst 8 timer er afholdt.

Der er efterfølgende sket ændringer af reglerne og fortolkningen heraf, som medfører, at der er opstået uhensigtsmæssigheder ved brugen af det nationale begreb kørselsforløb. Efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse bør der således ændres i betingelserne for, hvornår der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, der med lovforslaget bliver § 129 b, stk. 1, nr. 2, skal der ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct., dog at frakendelse for flere forhold alene omfattes af § 125, stk. 1, nr. 6, kun sker ubetinget, hvis forholdene er begået i forbindelse med mere end ét kørselsforløb.

På baggrund af Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011, der ændrer praksis vedrørende beregningen af den daglige køretid på køre- hviletidsområdet, er der ikke som tidligere overensstemmelse mellem kravet til et hvil, der afbryder den daglige køretid, og kravet til det daglige hvil, der afslutter et kørselsforløb. Der henvises nærmere til lovforslagets alminnelige bemærkninger pkt. 2.2.1.2.4.1.

En fører, der holder et hvil på 7 timer, vil derfor afbryde den daglige køretid, mens kørselsforløbet ikke afbrydes, før der er afholdt et sammenhængende hvil på mindst 9 timer. Den manglende overensstemmelse giver anledning til uhensigtsmæssigheder, idet det f.eks. kan resultere i, at samme overtrædelser sanktioneres forskelligt. Den fører, der i forbindelse med en række overtrædelser,

afholder et lovligt hvil, som bryder kørselsforløbet, risikerer således at blive sanktioneret hårdere end den fører, der ikke afholder et lovligt hvil.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår på den baggrund en ændring af betingelserne for, hvornår der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Det foreslås i den forbindelse, at der alene skal ske ubetinget frakendelse af førerretten ved to eller flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med mere end de foreslåede 40 pct., hvis overtrædelserne er begået i en periode på mere end én uge. En uge er defineret i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra i, som tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00.

Lovforslaget indebærer på dette punkt, at der ved flere overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne med mere end 40 pct. begået i løbet af den samme uge, dvs. i perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00, alene sker betinget frakendelse af førerretten. Dette svarer til princippet i den gældende ordning, hvorefter der ved overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen alene skal ske én betinget frakendelse pr. kørselsforløb.

Fortsætter føreren imidlertid det samme overtrædelsesmønster, skal der efter den foreslåede bestemmelse ske ubetinget frakendelse af førerretten, når der er begået overtrædelser med mere end de foreslåede 40 pct. i forbindelse med mere end én uge.

Det vurderes, at sanktionssystemet fortsat indeholder et betydeligt incitament for føreren til at undgå de overskridelser af reglerne køre- og hviletidsforordningen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden.

2.2.2.8. Ændring af frakendelsesreglerne for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7

Som det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.3. foreslås lempelsescirkulæret ophævet. Om baggrunden herfor henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.3.

Ophævelse af lempelsescirkulæret kan medføre en ganske betydelig overskridelse af køretiden, fordi det ikke længere er muligt at afholde kortere pauser end forordningen foreskriver, uden at dette får betydning for køretidens længde. Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at dette kan føre til urimelige frakendelser. Samtidig bør det sikres, at der ikke på grund af ophævelse af lempelsescirkulæret, sker en stigning i antallet af frakendelser.

Det foreslås derfor, at der ikke længere skal kunne ske frakendelse af førerretten ved overtrædelse af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen. Dette foreslås indsat i den foreslåede bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, således at en overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser ikke længere medfører en betinget frakendelse. Føreren vil således fremover alene kunne ifalde bøder ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser.

En sådan ordning udgør efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse ikke færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder, når der henses til det særlige samspil mellem reglerne om pause og køretid. Føreren vil således fortsat skulle frakendes førerretten betinget, hvis reglen om daglig

køretid er overskredet med mere end 40 pct., svarende til en daglig køretid på 14 timer og 6 minutter eller mere.

2.2.2.9. Konfiskation

I medfør af færdselslovens gældende skal køretøjet konfiskeres, hvis ejeren af køretøjet inden for 3 år har ført et køretøj, selv om denne vidste eller burde vide, at der er foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 3.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at der i disse tilfælde er tale om meget alvorlige forseelser med et tæt interval, hvorfor muligheden for konfiskation i disse tilfælde ikke bør ændres.

På den baggrund foreslås en teknisk ændring af færdselslovens § 133 a, stk. 3, således at den foreslåede nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 1, der svarer til den gældende § 126, stk. 1, nr. 4, tilføjes § 133 a, stk. 3.

Lovforslaget indfører en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven, der kan medføre frakendelse af førerretten, ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.

På den baggrund finder Transport- og Bygningsministeriet, at overtrædelser af de almindelige regler om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen ikke længere skal kunne indgå i grundlaget for konfiskation i anledning af spirituskørsel og kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i medfør af § 133 a, stk. 4 og 5. Lovforslaget indeholder derfor ikke en teknisk ændring af § 133 a, stk. 4 og 5, idet det bliver en teknisk konsekvens af ændringen af § 125, stk. 1, at de pågældende overtrædelser ikke længere kan indgå i grundlaget for konfiskation i anledning af spirituskørsel og kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i medfør af § 133 a, stk. 4 og 5.

2.3. Undtagelse af europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) fra kundgørelse i Lovtidende

Ved lov nr. 305 af 19. april 2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form) er der skabt adgang til, at Lovtidende etableres i elektronisk form, og at Lovtidende i elektronisk form kommer til at udgøre den autoritative kundgørelsesordning for forskrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Den autoritative elektroniske kundgørelsesordning indebærer, at retsvirkningerne af kundgørelsen af de pågældende retsforskrifter knytter sig til den elektroniske kundgørelse.

Ændringslovens § 1, nr. 2, indebærer, at lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, ophæves. Lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, indeholder hjemmel til, at det ved kongelig anordning kan bestemmes, at visse grupper af ministerielle bekendtgørelser (anordninger) ikke indføres i Lovtidende, men at der i stedet kundgøres i overensstemmelse med de forskrifter, som meddeles af vedkommende minister.

Baggrunden for ophævelsen af undtagelsesbestemmelsen i lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, er, at det ressourcemæssige hensyn til begrænsning af stoffet i Lovtidende, som må anses for at være bærende for undtagelsesbestemmelsen, ikke længere vil gøre sig gældende, hvis der indføres en elektronisk kundgørelsesordning.

Det har i den forbindelse været et udgangspunkt for vurderingen af, om undtagelsesbestemmelsen i lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, skulle ophæves, at Lovtidende efter lovtidendelovens § 3 er den bindende bekendtgørelsesform for de retsfor skrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Fravigelser fra den almindelige kundgørelsesordning må derfor kræve, at der er tungtvejende hensyn, der begrundet en sådan fravigelse. Hvis ikke sådanne tungtvejende hensyn gør sig gældende, bør kundgørelse af retssikkerheds- og ordensmæssige grunde ske efter den almindelige ordning, dvs. kundgørelse i Lovtidende.

Der kan imidlertid efter omstændighederne gøre sig særlige hensyn gældende, som betyder, at der for visse retsfor skrifter er behov for at fastsætte en anden kundgørelsesordning end den, der følger af lovtidendeloven. Sådanne særlige hensyn kunne f.eks. være hensyn til en særlig effektiv eller hurtig kundgørelse eller kundgørelse rettet mod en meget snæver gruppe af berørte personer m.v.

I overensstemmelse hermed har Justitsministeriet tilkendegivet, at det i givet fald må overvejes, om der for visse retsfor skrifter kan være særlige hensyn, der begrundet, at der fastsættes en alternativ kundgørelsesordning, og at det i så fald bør ske ved lovgivning på vedkommende ressortområde.

Der henvises til punkt 3.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 106 i folketingsåret 2005-2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form).

Efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse gør der sig sådanne særlige hensyn gældende, der kan begrunde en fravigelse af lovtidendelovens normale kundgørelsesordning.

Således indeholder den forskrift, der efter lovforslaget vil blive undtaget for offentliggørelse i Lovtidende, hovedsageligt tekniske, detaljerede anvisninger om krav til f.eks. virksomheder, køretøjer og indretninger m.v., og de retter sig mod en snæver kreds af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. I medfør af § 99 i lov nr. 686 af 27. maj 2015 jernbaneloven er Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID), der indeholder regler tilsvarende dem i Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej, undtaget fra kundgørelse i Lovtidende.

Der er herudover behov for en effektiv og hurtig kundgørelse, hvilket grundet forskriftens omfang på ca. 1300 sider hidtil har vist sig problematisk grundet udfordringer ved indlæsning af konventionen i den elektroniske udgave af Lovtidende .

Der er derfor et behov for, at der etableres en hjemmel til at undtage denne forskrift fra optagelse i Lovtidende.

Hvor den pågældende forskrift ikke indføres i Lovtidende, foreslås det, i overensstemmelse med Justitsministeriets bemærkninger i forarbejderne til ændringen af lovtidendeloven, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, hvorledes oplysningen om indholdet af denne forskrift i stedet kan fås.

Bemyndigelsen forventes anvendt således, at oplysning om indholdet af europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) vil blive gjort tilgængelig på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslagets tilpasning af kategorier af overtrædelser sikrer, at sanktionssystemet er i overensstemmelse med de kategorier af overtrædelser, som fremgår af Kommissionens forordning (EU) 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 vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF. Den pågældende forordning træder i kraft den 1. januar 2017.

8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 25. november 2016 til 4. januar været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejdstilsynet, Autobranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Brancheorganisationen for den Danske vejgodstransport (ITD), Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Rederiforening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Kørerlæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Erhvervs- og Vækstministeriet, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilsvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Polio og Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Retten i Bornholm, Retten i Esbjerg, Retten i Glostrup, Retten i Helsingør, Retten i Herning, Retten i Hillerød, Retten i Hjørring, Retten i Holbæk, Retten i Holstebro, Retten

i Horsens, Retten i Kolding, Retten i København, Retten i Lyngby, Retten i Nykøbing, Retten i Næstved, Retten i Odense, Retten i Randers, Retten i Roskilde, Retten i Svendborg, Retten i Sønderborg, Retten i Viborg, Retten i Aalborg, Retten i Århus, Retten på Frederiksberg, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiet (Nationalt Færdselscenter), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Skatteministeriet, Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen), Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Vejdirektoratet, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Arkiv og Østre Landsret.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslagets tilpasning af kategorier af overtrædelser sikrer, at sanktionssystemet er i overensstemmelse med de kategorier af overtrædelser, som fremgår af Kommissionens forordning (EU) 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 vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF. Den pågældende forordning træder i kraft den 1. januar 2017.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	Ja	Nej X

Specielle bemærkninger

Til § 1

Til nr. 1

Med lovforslagets *nr. 1* foreslås det, at færdselsloven § 2, nr. 3, ændres således, at en blokvogn, defineres som bil, sætte- eller påhængsvogn, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering som bil, sætte- eller påhængsvogn, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

Efter færdselsloven gældende § 2, nr. 3, defineres en blokvogn som et motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

I lyset af særtransportbranchens øgede internationalisering er der opstået behov for at kunne dokumentere, at køretøjerne er godkendte til kørsel i Danmark, dels når en operatør skal ansøge om tilladelse til at udføre særtransport i, navnlig, andre EU-lande, og dels når køretøjerne skal handles. Derfor har Skatteministeriet ændret i lov om registrering af køretøjer, så godkendelsen af blokvogne kan registreres i Køretøjsregisteret, og der kan udstedes en EU-registreringsattest på køretøjet samt tilhørende nummerplade(r).

For at skabe sammenhæng med denne løsning i lov om registrering af køretøjer og for at sikre, at der ikke opstår misforståelser i forhold til om der er hjemmel i færdselsloven til at en godkendelse af en blokvogn kan registreres i Køretøjsregistret, foreslås det at justere i formuleringen af færdselslovens definition af blokvogn, så det af definitionen af en blokvogn ikke fremgår, at denne helt generelt er udelukket fra registrering, men at det i stedet tydeliggøres, at disse køretøjer er udelukket fra registrering som bil eller sætte- eller påhængsvogn.

Denne justering skal således ses i lyset af, at det er præciseret i lov om registrering af køretøjer, at det er godkendelsen af blokvognen, som registreres, hvorfor der således ikke er tale om en registrering i almindelig forstand. Den nuværende formulering af § 2, nr. 3, udelukker således ikke, at en godkendelse registreres i køretøjsregistret, da der ikke er tale om en almindelig registrering, men definitionen af en blokvogn foreslås for en god ordens skyld justeret, så der ikke er tvivl om, at der er hjemmel i færdselsloven til at lade godkendelsen registrere i Køretøjsregisteret.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 60 a, stk. 1, at hvis førerretten har været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås indsat et nyt stk. 11 i § 60 a, hvoraf følger, at generhvervelse af førerretten i visse tilfælde ikke kræver beståelse af en kontrollerende køreprøve. Der indsættes derfor i § 60 a, stk. 1, en henvisning til denne nye undtagelsesbestemmelse.

For så vidt angår indholdet af den nye undtagelsesbestemmelse i § 60 a, stk. 11, henvises til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 60 a, stk. 1, at hvis førerretten har været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

Med den foreslåede bestemmelse, foreslås indsat et nyt stk. 11 i § 60 a, hvoraf følger, at generhvervelse af førerretten ikke kræver beståelse af en kontrollerende køreprøve, hvis førerretten har været frakendt til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) ubetinget i mindre end 3 år i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, som foreslås indsat i færdselsloven ved lovforslagets § 1, nr. 25.

Kravet om kontrollerende køreprøve erstattes med den foreslåede bestemmelse med et krav om, at føreren skal have gennemført et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Kursus i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler skal være gennemført inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten.

Transport- og bygningsministeren får med lovforslagets § 1, nr. 9, der medfører en ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 60 e, stk. 1, hjemmel til at fastsætte nærmere regler om indholdet og gennemførelsen af de to kurser i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler. Der henvises herved til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 9.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transport- og Bygningsministeriet på bekendtgørelsesniveau fastsætte regler om, at de to kurser i brug af takografen og kursus i køre- og hviletidsregler skal udgøres af de to tilsvarende kurser, som udbydes på efteruddannelsen til erhvervschaufførers kvalifikationsuddannelse i medfør af lov om buskørsel og lov om godskørsel.

Det foreslås, at kurserne i forbindelse med ubetinget frakendelse skal være gennemført efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Ved en ubetinget frakendelse skal kurserne i henhold til den foreslåede bestemmelse være gennemført inden for det seneste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Dette svarer til de tidsmæssige frister, der følger af den gældende færdselsloves § 60 a, stk. 9, der omhandler de tilfælde, hvor beståelse af en køreprøve kan træde i stedet for en kontrollerende køreprøve i forbindelse med en ubetinget frakendelse.

Den foreslåede bestemmelse indeholder ikke et krav om, at de to kurser skal være gennemført som et selvstændigt kursusforløb udelukkende med henblik på generhvervelse af førerretten. Hvis de to pågældende kurser har været gennemført som led i førerens almindelige efteruddannelse til kvalifikationsuddannelsen, og kurserne er gennemført inden for det seneste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten, skal de to kurser ikke gennemføres på ny.

På tilsvarende vis vil gennemførelse af kurserne med henblik på generhvervelse af førerretten kunne indgå/"tælle med" i den efteruddannelse, som føreren som erhvervschauffør løbende skal gennemgå hvert 5. år.

Hvis førerretten har været frakendt i 3 år eller mere i medfør af den nye § 129 b, stk.1, som foreslås indsat i færdselsloven ved lovforslagets § 1, nr. 25, vil generhvervelse af førerretten til de omhandlede kategorier kræve beståelse af en kontrollerende køreprøve. Om baggrunden herfor henvises til pkt. 2.2.2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I disse tilfælde følger det af de gældende bestemmelser i kørekortbekendtgørelsens § 67, stk. 3, at den kontrollerende køreprøve skal aflægges efter reglerne om køreprøve til kørekort til de kategorier, hvortil førerretten ønskes generhvervet, hvis førerretten har været frakendt i 3 år eller mere. Der vil således

skulle bestå af en kontrollerende køreprøve til samtlige de kategorier, hvortil førerret ønskes generhvervet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 60 b, at hvis førerretten har været frataget betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve.

Med den foreslåede bestemmelse, foreslås indsat et nyt stk. 2 i § 60 b, at der ikke skal aflægges en kontrollerende køreprøve, hvis førerretten er frataget betinget til kategori C₁, C₁/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D₁, D₁/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) i medfør af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, eller § 129, b, stk. 2, som foreslås indsat i færdselsloven ved lovforslagets § 1, nr. 25.

Kravet om kontrollerende køreprøve erstattes med den foreslåede bestemmelse med et krav om, at føreren skal have gennemført et kursus i brug af takografen og et kursus i køre- og hviletidsregler efter det forhold, der gav anledning til fratagelsen. Hvis de to kurser ikke gennemføres inden for en nærmere fastsat frist, inddrages førerretten til de kategorier, der er omfattet af bestemmelsen.

For så vidt angår indhold og gennemførelse af de to kurser henvises til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3.

Til nr. 5-8, 10-11, 15, 19 og 24

Der er tale om tekniske konsekvensændringer som følge af, at nummereringen i § 125, stk. 1, og § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 17 og 20.

Til nr. 9

Det følger af § 60 e, stk. 1, at Det foreslås i tilknytning til ændringen af reglerne i § 60 a, stk.1, og § 60 b, stk. 1, at hjemlen i § 60 e, stk. 1, hvorefter transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning.

Med den foreslåede bestemmelse udvides denne bemyndigelsesbestemmelse således, at transport- og bygningsministeren også kan fastsætte administrative regler om indholdet og gennemførelsen af kurserne i brug af takografen og køre- og hviletidsreglerne. Der henvises nærmere til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3 og 4.

Til nr. 12

I bemærkningerne til den gældende § 118, stk. 8, 3. pkt., er bøderne for overtrædelse af bestemmelserne i takografforordningen gradueret for førernes vedkommende. Gradueringen tager udgangspunkt i den kategorisering af overtrædelser, som Kommissionen har foretaget i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009. De pågældende bødestørrelser er i dag fastsat til 2.000 kr. for mindre overtrædelser, 3.000 kr. for alvorlige overtrædelser og 4.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser. Bøden til virksomheden er på 6.000 kr., uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Der er i forbindelse med fastsættelse af bødestørrelserne også sket en kategorisering af de overtrædelser af bestemmelser, der på baggrund af takografforordningen, er fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 b. Denne kategorisering fremgår af bilag 3 til lovforslaget til lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven.

Med den foreslåede § 118, stk. 8, 3. og 4. pkt., foreslås det, at det ved fastsættelse af bøder for føreres og virksomheders overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort som omfattet af 2. pkt., skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt. Det skal endvidere indgå som en særlig skærpende omstændighed om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt. er søgt forhindret.

Det indsatte 3. og 4. pkt. består af en ændring af det eksisterende 3. pkt. og tilføjelse af et 4. pkt.

Efter den foreslåede ændring skal det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort, som omfattet af 2. pkt. tillægges vægt om en overtrædelse har betydning for muligheden for at føre effektiv kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Der skal således foretages en graduering af bødestørrelserne ved de pågældende overtrædelser.

Ved den foreslåede ændring fastsættes det, at bestemmelsen gælder både førere og virksomheder. Ved virksomheder forstås de arbejdsgivere, der er ejere eller bruger af et køretøj, som er omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Gradueringen af bøder ved overtrædelse af takografforordningen skal således fremover også gælde for virksomhederne.

Den foreslåede tilføjelse af 4. pkt., medfører desuden, at det også skal tillægges vægt om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelsen er søgt forhindret. I disse tilfælde er der ikke alene tale om, at overtrædelsen har været egnet til at forhindre en effektiv kontrol, men at kontrollen er direkte forsøgt forhindret, f.eks. hvor der anvendes en anordning, der kan ændre takografens registreringer.

Den foreslåede formulering medfører således en ændring i den eksisterende graduering af bødestørrelserne for overtrædelse af takografforordningen. Formuleringen giver endvidere mulighed for at fastsætte en bødestørrelse for den nye kategori af overtrædelser, som omfatter de mest alvorlige overtrædelser.

Det foreslås således, at førernes bøder for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser nedsættes fra 2.000 kr. og 3.000 kr. til henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse.

Det foreslås endvidere, at førernes bøder for meget alvorlige overtrædelser nedsættes fra 4.000 kr. til henholdsvis 1.500 kr. og 3.000 kr. pr. overtrædelse afhængig af, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol. Dette vil f.eks. medføre, at meget alvorlige overtrædelser, som er egnet til at forhindre en effektiv kontrol nedsættes til 3.000 kr. pr. overtrædelse, mens overtrædelser, der ikke har betydning for kontrollen, nedsættes til 1.500 kr. pr. overtrædelse.

Samtidig foreslås det, at førerens bøden for overtrædelse af den nye kategori mest alvorlige overtrædelser fastsættes til 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Endelig foreslås det, at virksomhedernes bøder for overtrædelser af takografforordningen eller regler fastsat på baggrund heraf, ligesom ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, skal være det dobbelte af bøderne til føreren. Bøden for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser nedsættes således fra 6.000 kr., til henholdsvis 1.000 kr. og 2.000 kr. pr. overtrædelse, mens virksomhedernes bøder for meget alvorlige overtrædelser på 6.000 kr. henholdsvis nedsættes til 3.000 kr. og fastholdes på 6.000 kr. pr. overtrædelse afhængig af, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv

kontrol. Endelig foreslås det, at virksomhedernes bøder for de mest alvorlige overtrædelser fastsættes til 12.000 kr. pr. overtrædelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.1. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Der er i dag intet loft på den samlede bøde, som en fører eller en virksomhed kan ifalde. Førerne og virksomhederne kan derfor ifalde meget store samlede bøder ved overtrædelse af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet.

Med de foreslåede ændringer i § 118 a, stk. 5, 3. - 8. pkt., indsættes en bestemmelse om, at en førers samlede bøde efter 1. og 2. pkt. i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. I de tilfælde, hvor bødeloftet i 3. pkt. finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særlig skærpende omstændigheder. De i 3. og 4. pkt. nævnte beløb reguleres pr. 1. juli hvert femte år. Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport- og bygningsministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år, første gang pr. 1. januar 2022.

Bestemmelsen medfører, at der i en kontrolperiode som udgangspunkt ikke kan fastsættes en samlet bøde til føreren på mere end 30.000 kr. Bødeloftet foreslås fastsat således, at det ca. svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører. Beløbsfastsættelsen tager udgangspunkt i oplysninger fra Danmarks Statistik(Statistikbanken), som indeholder officiel statistik, som beskriver det danske samfund.

Bestemmelsen medfører endvidere, at virksomhedens bøde kan nedsættes til 60.000 kr. i de tilfælde, hvor virksomhedens bøde skyldes en førers overtrædelser, og hvor førerens bøde bliver nedsat som følge af bødeloftet på 30.000 kr. Ved virksomheder forstås de arbejdsgivere, der er ejere eller brugere af et køretøj, som er omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Bødeloftet på 60.000 kr. svarer til et beløb, der er det dobbelte af førerens bødeloft, hvilket er i overensstemmelse med den måde, hvorpå bøden til virksomheden i øvrigt fastsættes på køre- og hviletidsområdet.

For at sikre at beløbet også fremover svarer nogenlunde til en gennemsnitlig månedsindkomst for en fører og det dobbelte til en virksomhed, foreslås det endvidere, at beløbet reguleres én gang pr. 1. juli hvert femte år på baggrund af lønstatistikker for førere fra Danmarks Statistik(Statistikbanken). Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport- og bygningsministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år, første gang pr. 1. juli 2022.

Det pågældende bødeloft skal sikre proportionalitet i forhold til førernes indkomstforhold, ligesom det er tillagt betydning, at førerne ud over en bøde i nogle tilfælde risikerer fratagelse af førerretten. Bødeloftet for virksomheden sikrer, at virksomhedens bøde nedsættes tilsvarende, således at bøden til virksomheden også i disse tilfælde udgør det dobbelte af førerens. Bødeloftet for en virksomhed gælder ligeledes i de tilfælde, hvor ejeren eller brugeren af køretøjet er identisk med føreren.

Ved kontrolperioden i 3. pkt. forstås i forhold til vejsidekontrollen den periode på 28 dage, samt den pågældende dag, hvor føreren standses, og for hvilke dage føreren skal kunne forevise data mv. I forhold til den administrative virksomhedskontrol er kontrolperioden den periode på en måned, som en virksomhed skal kunne udlevere data mv. for til kontrolmyndigheden.

Ved flere efterfølgende overtrædelser skal det således undersøges om overtrædelserne ligger indenfor samme kontrolperiode. F.eks. vil der, hvis der konstateres overtrædelser i forbindelse med en

virksomhedskontrol, der omfatter perioden fra den 1. januar til den 31. januar og efterfølgende i forbindelse med en vejsidekontrol konstateres, at der igen medio februar er sket overtrædelser, være tale om to forskellige kontrolperioder. I dette tilfælde vil der kunne gives bøder op til henholdsvis 30.000 kr. til føreren og 60.000 kr. pr. fører til virksomheden for begge perioder.

Bødeloftet skal dog ikke gælde i de tilfælde, hvor der foreligger særlig skærpende omstændigheder. Bødeloftet skal således ikke anvendes i de situationer, hvor der er tale om overtrædelser af takografforordningen, der af Kommissionen er kategoriseret som mest alvorlige overtrædelser. En fører og en virksomhed kan således pålægges en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen.

Bødeloftet gælder endvidere ikke i de tilfælde, hvor det er virksomheden selv, der overtræder bestemmelserne i takografforordningen, f.eks. hvis virksomheden ikke opbevarer diagramark, udskrifter og overførte data, hvilken virksomheden er forpligtiget til ifølge takografforordningen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.2. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev der indført et gradueret bødesystem for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, så der for førerens vedkommende fastsættes en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct. Samtidig straffes virksomheden med en bøde på det dobbelte, dvs. 200 kr. for hver pct.

Lovændringen indebar endvidere, at hvis en pause er mere end 5 pct. for kort, beregnes den samlede køretid, som om der ikke er holdt en pause, idet køretiden på hver side af den utilstrækkelige pause lægges sammen, også kaldet kumulation af køretid.

Ved lempelsescirkulæret blev tolerancegrænsen administrativt øget for så vidt angår pauser, så der kun rejses tiltale, hvis pausen er mere end 5 minutter for kort, ligesom der kun sker kumulation af køretiden, hvis en pause er mere end 1/3 for kort.

Samtidig hermed blev der indført en særlig sanktion for overtrædelser af forordningens artikel 7. Der skal således, hvor pausen har været mere end 5 minutter for kort, men ikke mere end 1/3 for kort, fastsættes en "pausebøde" på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

Med § 118 a, stk. 6, foreslås det, at bøder for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, halveres. Det foreslås endvidere, at de i 1. pkt. nævnte bøder kan nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.

Bestemmelsen indsættes med henblik på at afbøde virkningerne af den skærpelse af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, der fremkommer som følge af ophævelse af lempelsescirkulæret. Den pågældende ophævelse medfører som beskrevet i pkt. 2.2.3., at beregningen af overtrædelser af reglerne om afholdelse af pauser i køretiden fremover skal ske i forhold til bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningens artikel 7.

Med den foreslåede bestemmelse vil bøden for overtrædelse af reglerne om afholdelse af pauser i køretiden udgøre 50 kr. for hver gang den fastsatte grænse for køretid overskrides med 1 pct. til føreren. Bøden til virksomheden vil som på den øvrige del af området være det dobbelte af førerens, altså 100 kr.

for hver pct. føreren overskrider reglen. Der vil dog fortsat kun blive rejst tiltale i de sager, hvor den generelle tolerancegrænse på 5 pct. på køretiden er overskredet.

Det bemærkes, at det alene er den for lange køretid, der udløser en bøde. Der gives ikke en separat bøde for afholdelse af en pause, der er for kort.

Det foreslås endvidere, at de pågældende bøder skal kunne nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.

Formildende omstændigheder kan foreligge, hvor der er tale om små overskridelser af køre- og hviletidsforordningens krav til afholdelse af pause. I sådanne tilfælde bør der således som udgangspunkt ikke fastsættes en sanktion. Hvor der foreligger mange små overskridelser af kravene til afholdelse af pause, bør der dog udmåles en ordensmæssig bøde.

Der kan endvidere foreligge formildende omstændigheder, hvor pauserne ikke opfylder køre- og hviletidsforordningens krav, men dog har en vis længde, der bør tillægges betydning ved vurderingen af overtrædelsens grovhed. I sådanne tilfælde kan der ved fastsættelsen af bødens størrelse anvendes en faktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden. Den pågældende faktor er 1,0 i de tilfælde, hvor der ikke er afholdt pause i kørselsperioden, og hvor der derfor ikke foreligger formildende omstændigheder, mens den er 0,25, 0,50 og 0,75 i de tilfælde, hvor der er tale om formildende omstændigheder, og hvor bøden derfor bør nedsættes yderligere. Der henvises i øvrigt til skemaerne nedenfor.

Der kan ved fastsættelsen af en bøde medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden, mens pauser af en varighed på mindre end 10 minutter ikke medregnes.

Det bemærkes i den forbindelse, at køre- og hviletidsforordningen indeholder krav til rækkefølgen af de opdeltte pauser. Baggrunden herfor er, at førerne tidligere har kunnet køre for lang tid uden en rigtig pause, hvilket har resulteret i nedsat færdselssikkerhed og en forringelse af førernes arbejdsvilkår. I de tilfælde hvor tilsidesættelsen af kravet til rækkefølgen af pauserne ikke indebærer nedsat færdselssikkerhed, vil der fortsat foreligge formildende omstændigheder. Er der derimod tale om, at føreren i flere tilfælde har tilsidesat kravet til rækkefølgen af pauserne, og pausernes placering indebærer nedsat færdselssikkerhed, idet føreren har kørt for lang tid uden en rigtig pause, bør de afholdte pauser ikke medregnes, og faktor 1,00 bør anvendes ved beregning af bødens størrelse.

I det følgende er angivet flere eksempler på fastsættelse af bøder ved overtrædelse af artikel 7:

Eksempel 1: Køretiden er overskredet med 10 %, før der afholdes en lovlig pause. Dvs. føreren har i kørselsperioden haft en køretid på 4 timer og 57 minutter. Udgangspunktet er en bøde på 500 kr. ved overskridelse af køretiden på 10 %. Bøden gradueres dog afhængig af længden af den eller de afholdte pauser i kørselsperioden efter de retningslinjer, der er anført i skemaet nedenfor.

Sanktionen til føreren						
		Antal overtrædelser i kontrolperioden				
Faktor	Afholdt pause(r)	1	2-10	11-15	16-20	21-25
	Mindst 40 minutter	Ingen sanktion	Ingen sanktion	500 kr.	1.000 kr.	1.500 kr.

		(vejledning)	(vejledning)			
0,25	30-39 minutter	125 kr.*	Samme bødestørrelse pr. overtrædelse, der herefter kumuleres			
0,50	20-29 minutter	250 kr.*				
0,75	10-19 minutter	375 kr.*				
1,00	Ingen pauser (0-9 minutter)	500 kr.				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

Eksempel 2: Køretiden er overskredet med 50 %, før der afholdes en lovlig pause. Dvs. føreren har i kørselsperioden haft en køretid på 6 timer og 15 minutter. Udgangspunktet er herefter en bøde på 2.500 kr. Bøden gradueres dog afhængig af længden af den eller de afholdte pauser i kørselsperioden efter de retningslinjer, der er anført i skemaet nedenfor.

Sanktionen til føreren						
		Antal overtrædelser i kontrolperioden				
Faktor	Afholdt pause(r)	1	2-10	11-15	16-20	21-25
	Mindst 40 minutter	Ingen sanktion (vejledning)	Ingen sanktion (vejledning)	500 kr.	1.000 kr.	1.500 kr.
0,25	30-39 minutter	625 kr.*	Samme bødestørrelse pr. overtrædelse, der herefter kumuleres			
0,50	20-29 minutter	1.250 kr.*				
0,75	10-19 minutter	1.875 kr.*				
1,00	Ingen pauser (0-9 minutter)	2.500 kr.				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

Eksempel 3: Køretiden er overskredet med 100 %, før der afholdes en lovlig pause. Dvs. føreren har i kørselsperioden haft en køretid på 9 timer. Udgangspunktet er herefter en bøde på 5.000 kr. Bøden gradueres dog afhængig af længden af den eller de afholdte pauser i kørselsperioden efter de retningslinjer, der er anført i skemaet nedenfor.

Sanktionen til føreren						
		Antal overtrædelser i kontrolperioden				
Faktor	Afholdt pause(r)	1	2-10	11-15	16-20	21-25
	Mindst 40 minutter	Ingen sanktion (vejledning)	Ingen sanktion (vejledning)	500 kr.	1.000 kr.	1.500 kr.
0,25	30-39 minutter	1.250 kr.*	Samme bødestørrelse pr. overtrædelse, der herefter kumuleres			
0,50	20-29 minutter	2.500 kr.				
0,75	10-19 minutter	3.750 kr.*				
1,00	Ingen pauser (0-9 minutter)	5.000 kr.				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

Ved fastsættelsen af den endelige bøde til føreren sker der oprunding til det nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle bøder for andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet, inden oprundingen sker.

Bøder til virksomheden fastsættes som på det øvrige køre- og hviletidsområde til det dobbelte af førerens bøde, før oprunding til det nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr. Virksomhedens bøde oprundes herefter til det nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr.

Domstolene er ikke afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.3. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 16

§ 119 a indeholder regler om den behandling, som strafferetlige sager vedrørende overtrædelse af færdselsloven, er undergivet.

Det følger af § 119 a, stk. 1, at visse sager kan afgøres med et såkaldt bødeforelæg og udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv., som udstedes af anklagemyndigheden, fremfor behandling ved domstolene. Dette gør sig bl.a. gældende for sager omfattet af § 125, stk. 1, nr. 3-10 (der med

lovforslaget bliver § 125, stk. 1, nr. 3-8), § 125, stk. 2 eller 3, og 126, stk. 1, nr. 1-4 (der med lovforslaget bliver § 126, stk. 1, nr. 1-3), hvis sagerne ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde.

Med den foreslåede bestemmelse tilføjes de nye bestemmelser i § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, og § 129 b, stk. 1, nr. 1, der indføres med lovforslagets § 1, 25. Det følger således af den foreslåede bestemmelse, at sager om overtrædelse af de nye bestemmelser i § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, og § 129 b, stk. 1, nr. 1, skal behandles efter reglerne i § 119 a, således at disse også kan afgøres ved bødeforelæg og udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse.

Den foreslåede bestemmelse indeholder ikke herudover ændringer af § 119 a, stk. 1.

For så vidt angår de nye bestemmelser i § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, og § 129 b, stk. 1, nr. 1, henvises til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 25.

Til nr. 17-18 og 20-21

Med de foreslåede bestemmelser ophæves de gældende regler om betinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv. i § 125, stk. 1, nr. 5-7, og stk. 4, og indsættes i en ny bestemmelse i § 129 a, der alene kommer til at omhandle betinget frakendelse af førerretten til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

På tilsvarende vis ophæves de gældende regler om ubetinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne mv. i § 126, stk. 1, nr. 4 og dele af nr. 7, og indsættes i en ny bestemmelse i § 129 b, der alene kommer til at omhandle betinget frakendelse af førerretten til kategori C1, C1/E, C, C/E (lille og stor lastbil uden og med stort påhængskøretøj), kategori D1, D1/E, D og D/E (lille og stor bus uden og med stort påhængskøretøj) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj).

Frakendelsesreglerne for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles hermed fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler.

Der henvises til pkt. 2.2.2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 22-23 og 25.

Til nr. 22-23

Det følger af § 126, stk. 1, nr. 8, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden.

Førerretten skal endvidere frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere er frakendt førerretten ubetinget og har begået et nyt forhold inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Med lovforslaget adskilles reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven, der kan medføre frakendelse af førerretten, ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.

De foreslåede bestemmelser medfører, at der ved spørgsmålet om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 8 og 10 (der med lovforslaget bliver § 126, stk. 1, nr. 7 og 9), ikke skal tages hensyn til

overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen. Dette gælder i medfør af de foreslåede bestemmelser både i relation til tidligere frakendelser og den aktuelle overtrædelse.

Der henvises til pkt. 2.2.2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17-18 og 20-21.

Til nr. 25

For så vidt angår den delvise frakendelse af førerretten, hvor førerretten kun frakendes til køretøjskategorierne til de store og tunge køretøjer, og adskillelsen af frakendelsesreglerne for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler, henvises til pkt. 2.2.2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17-18 og 20-23.

Efter den gældende bestemmelse i § 125, stk. 1, nr. 6, skal der ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2. Det følger af den nye bestemmelse, at grænsen for, hvornår der skal ske betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, hæves fra 30 pct. til 40 pct.

I skemaet nedenfor gives eksempler på de grænser for betinget frakendelse af førerretten, der følger af forslaget:

Daglig køretid, 10 timer

Overtrædelse i tid	Overtrædelse i %	Bøde fører/virksomhed	Yderligere sanktion fører
3 timer	30 %	3.000 kr./6000 kr.	Ingen
3 timer og 6 minutter	31 %	3.100 kr./6.200 kr.	Ingen
...			
...			
4 timer	40 %	4.000 kr./8.000 kr.	Ingen
4 timer og 6 minutter	41 %	4.100 kr. /8.200 kr.	Frakendelse

Daglig hviletid, 9 timer

Overtrædelse i tid	Overtrædelse i %	Bøde fører/virksomhed	Yderligere sanktion fører
--------------------	------------------	-----------------------	---------------------------

2 timer og 42 minutter	30 %	3.000 kr./6000 kr.	Ingen
2 timer og 48 minutter	31 %	3.100 kr./6.200 kr.	Ingen
...			
...			
3 timer og 36 minutter	40 %	4.000 kr./8.000 kr.	Ingen
3 timer og 42 minutter	41 %	4.100 kr. /8.200 kr.	Frakendelse

Det følger endvidere af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, at der ikke længere kan ske frakendelse af førerretten ved overtrædelse af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen. En overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser medfører efter bestemmelsen ikke længere en betinget frakendelse. Føreren vil således fremover alene kunne ifalde bøder ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser.

Efter den gældende bestemmelse i § 125, stk. 4, kan betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 7 (overtrædelser af vedrørende takografen), undlades under særlig formildende omstændigheder. Bestemmelsen omfatter således ikke § 125, stk. 1, nr. 6 (overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne).

De gældende bestemmelser i § 125, stk. 1, nr. 6 og 7, foreslås med lovforslaget overført til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2 og 3. Med den foreslåede nye bestemmelse i § 129 a, stk. 2, vil betinget frakendelse af førerretten under særlig formildende omstændigheder kunne undlades både for overtrædelser omfattet af den nye § 129, stk. 1, nr. 2 og 3. Betinget frakendelse i anledning af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne vil således efter den foreslåede bestemmelse i § 129 a, stk. 2, også kunne undlades under særlig formildende omstændigheder.

Der er tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde.

Bestemmelsen kan f.eks. tænkes anvendt i en situation, hvor føreren ledsager et køretøj om bord på færge og ønsker at gøre brug af den såkaldte færgeregel i køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1. Det er bl.a. en betingelse for at anvende færgereglen, at den regulære daglige hviletid, som afholdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge, højst må afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Afbrydes hviletid f.eks. i mere end en 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 få minutter for lang, vil det kunne få store konsekvenser for føreren, hvis anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen afvises med den begrundelse. Er afbrydelsen kun få minutter for lang, og er der tale om et enkeltstående tilfælde, kan betinget frakendelse forekomme som en uforholdsmæssig streng sanktion.

En anden situation, hvor bestemmelsen kan tænkes anvendt er tilfælde, hvor køretøjet føres under anvendelse af flermandsbetjening. I køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra o) er det bestemt, at en betingelse for at anvende køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 5, om flermandsbetjening, er, at der, efter den første time, har været mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Har der ikke efter den første time været mindst to førere om bord på køretøjet, er betingelsen for den første

fører for at anvende reglen om flermandsbetjening ikke opfyldt, og reglerne om kørsel med én fører finder herefter anvendelse. Dette får bl.a. den konsekvens, at føreren skal afholde sit daglige hvil inden for 24 timer og ikke inden for 30 timer, som det er reglen ved flermandsbetjening. Er der alene tale om en mindre overskridelse af betingelsen om, at der efter den første time skal være mindst to førere om bord på køretøjet til at udføre kørsel, som ikke kan anses for at udgøre en færdselssikkerhedsmæssig risiko, og er der tale om et enkeltstående tilfælde, hvor kørslen efter påstigningen af den anden fører i øvrigt gennemført under overholdelse af de regler, der er gældende for kørsel med to førere, kan frakendelse i et sådant tilfælde ligeledes forekomme som en uforholdsmæssig streng sanktion.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.5. i de almindelige bemærkninger.

Med bestemmelsen i den nye § 129 b, stk. 1, nr. 2, erstattes begrebet ét kørselsforløb med begrebet én uge. Ændringen medfører, at der fremover skal anvendes begrebet en uge ved vurderingen af, om der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten.

Begrebet uge skal forstås i overensstemmelse med den definition, der fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra i og som omfatter tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00.

Betingelsen for, om der skal ske ubetinget frakendelse, vil efter forslaget være, om der i flere uger er begået flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med mere end de foreslåede 40 pct.

I de tilfælde, hvor beregningsperioden for en overtrædelse af f.eks. daglig hviletid, måtte strække sig over to uger, vil overtrædelsen skulle henføres til den uge, hvor overtrædelsen afsluttes og det dermed kan konstateres, at overtrædelsen er begået.

På samme måde som ved anvendelsen af begrebet kørselsforløb, skal der dog alene ske én betinget frakendelse af førerretten pr. uge, dvs. i perioden fra mandag klokken 00.00 til søndag kl. 24.00.

Begrebet isoleret set, som er beskrevet i lovændringen fra 2005, finder fortsat anvendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.6. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 26-28

I medfør af færdselslovens gældende skal køretøjet konfiskeres, hvis ejeren af køretøjet inden for 3 år har ført et køretøj, selv om denne vidste eller burde vide, at der er foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 3.

Der er tale om en teknisk ændring af § 133 a, stk. 3, således at den foreslåede nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 1, der svarer til den gældende § 126, stk. 1, nr. 4 (uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser), tilføjes § 133 a, stk. 3. Der skal således fortsat foretages konfiskation i de omhandlede tilfælde.

Der er endvidere tale om tekniske konsekvensændringer i § 133 a, stk. 4 og 5, som følge af, at nummereringen i § 125, stk. 1, og § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 17 og 20. Disse ændringer har endvidere den konsekvens, at overtrædelser af de almindelige regler om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen ikke længere skal kunne indgå i grundlaget for konfiskation i anledning af spirituskørsel og kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet i medfør af § 133 a, stk. 4 og 5.

Til nr. 29

Som konsekvens af ændringspunkt nr. 30 nyaffattes titlen på kapitel 19a.

Til nr. 30

Med forslaget til § 124 e, undtages europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej fra kundgørelse i Lovtidende, og transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af forskriften, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås.

Forslaget skal ses på baggrund af en ændring af lovtidendeloven, jf. pkt. 2.3. i de almindelige bemærkninger. Efter forslaget til § 134 e vil der være mulighed for, at visse europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR), som typisk alene henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerreds, ikke skal kundgøres i Lovtidende. I en bekendtgørelse vil transportministeren fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af konventionen, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås. Som nævnt i de almindelige bemærkninger, vil indholdet af europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej blive gjort tilgængelig via Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 2.3. i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at lovens § 1, nr. 1, 12-14 og nr. 29-30, der vedrører ændring af færdselslovens definition af blokvogn, ændringer af sanktionsfastsættelsen på køre- og hviletidsområdet og kundgørelse i Lovtidende af europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej træder i kraft den 1. juli 2017.

Det foreslås i stk. 2, at transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 2-11 og nr. 15-28 (ændringer af frakendelsesreglerne på køre- og hviletidsområdet). Ændringerne af frakendelsesreglerne på køre- og hviletidsområdet, og navnlig indførelsen af det særlige frakendelsessystem for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne mv., nødvendiggør flere ændringer af politiets IT-systemer og de administrative procedurer og regler på kørekortområdet. Lovens § 1, nr. 2-11 og nr. 15-28, vil blive sat i kraft, når ændringerne af politiets IT-systemer og de administrative procedurer og regler på kørekortområdet er tilendebragt.

Det bemærkes generelt – for så vidt angår de foreslåede lovændringer vedrørende sanktionsfastsættelsen for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne mv. – at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Det bemærkes endvidere, at hvor forhøjet straf eller andre retsfølger er foreskrevet i gentagelsestilfælde, kommer afgørelser, der er truffet i henhold til tidligere ret, i betragtning efter deres indhold lige med afgørelser efter den lov, i henhold til hvilken den foreliggende handling bedømmes, jf. straffelovens § 5.

Til § 3

Det følger af færdselslovens § 143, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

På den baggrund fremgår det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer heller ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

[Udestår]

Bilag 2

Grupper af overtrædelser af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (Takograf)

Nr.	Retsgrundlag	Type af overtrædelse	Alvorsgrad ¹			
			MSI	VSI	SIMI	MI
G	Installering af takograf					
G1	Artikel 3, stk. 1, og artikel 22, stk. 2	Der er ikke installeret og anvendt en typegodkendt takograf (f.eks.: Takografen er ikke installeret af installatører, 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)	X			
H	Anvendelse af takograf, førerkort eller diagramark					
H1	Artikel 23, stk. 1	Anvendelse af takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted		X		
H2	Artikel 27	Føreren er indehaver af og/eller anvender mere end ét gyldigt førerkort		X		
H3		Kørsel med et forfalsket førerkort (betragtes som kørsel uden førerkort)	X			
H4		Kørsel med et førerkort, som føreren ikke er indehaver af (betragtes som kørsel uden førerkort)	X			
H5		Kørsel med et førerkort, som er opnået på baggrund af urigtige erklæringer og/eller forfalskede dokumenter (betragtes som kørsel uden førerkort)	X			
H6	Artikel 32, stk. 1	Takografen virker ikke rigtigt (f.eks.: Takografen er ikke inspiceret, kalibreret og plomberet korrekt)		X		
H7	Artikel 32, stk. 1, og artikel 33, stk. 1	Takografen anvendes ikke korrekt (f.eks.: tilsigtet, frivillig eller tvunget misbrug, manglende instrukser i korrekt brug etc.)		X		

H8	Artikel 32, stk. 3	Der anvendes en falsk anordning, der kan ændre takografens registreringer	X			
H9		Forfalskning, hemmeligholdelse, tilbageholdelse eller ødelæggelse af de data, der er registreret på diagramarkene eller som er opbevaret og overført fra takografen, og/eller af førerkortet	X			
H10	Artikel 33, stk. 2	Virksomheden opbevarer ikke diagramark, udskrifter og overførte data		X		
H11		Registrerede og opbevarede data står ikke til rådighed i mindst et år		X		
H12	Artikel 34, stk. 1	Ukorrekt anvendelse af diagramark/førerkort		X		
H13		Ikke-autoriseret udskiftning af diagramark eller førerkort, som påvirker registreringen af relevante data		X		
H14		Diagramark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, og data er bortkommet		X		
H15	Artikel 34, stk. 2	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, og data kan ikke aflæses		X		
H16	Artikel 34, stk. 3	Påkrævede manuelle registreringer er ikke foretaget		X		
H17	Artikel 34, stk. 4	Det korrekte diagramark anvendes ikke, eller førerkortet er ikke anbragt korrekt i kortlæseren (flermandsbetjening)			X	
H18	Artikel 34, stk. 5	Indstillingsanordningen er ikke anvendt korrekt		X		
I	Afgivelse af oplysninger					
I1	Artikel 36	Nægte at underkaste sig kontrol		X		
I2	Artikel 36	Ude af stand til at forevise registreringer for den pågældende dag og de forudgående 28 dage		X		
I3		Ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant		X		
I4	Artikel 36	Ude af stand til at forevise manuelle registreringer og udskrifter for den pågældende dag og de forudgående 28 dage		X		
I5	Artikel 36	Ude af stand til at forevise førerkort, hvis føreren er indehaver af et sådant		X		
J	Driftsforstyrrelser					
J1	Artikel 37, stk. 1, og artikel 22, stk. 1	Reparation af takograf er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted		X		
J2	Artikel 37, stk. 2	Føreren noterer ikke alle påkrævede oplysninger for de tidsgrupper, som ikke registreres, så længe takografren udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion		X		

¹ MSI = mest alvorlige overtrædelser (Most Serious Infringements)/VSI = meget alvorlige overtrædelser (Very Serious Infringements)/SI = alvorlige overtrædelser (Serious Infringements)/MI = Mindre overtrædelser (Minor Infringements)

Bilag 3

Kategorisering af overtrædelser, der tidligere har været kategoriseret 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

Retsgrundlag	Type af overtrædelse	Alvorsgrad¹
Artikel 34, stk. 6, litra a	Efternavn er ikke anført på diagramarket	VSI
Artikel 34, stk. 6, litra a	Fornavn er ikke anført på diagramarket	VSI
Artikel 34, stk. 6, litra b	Dato for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet	SI
Artikel 34, stk. 6, litra b	Sted for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet	MI
Artikel 34, stk. 6, litra c	Registreringsnummer er ikke anført på diagramarket	MI
Artikel 34, stk. 6, litra di	Kilometertællerens stand (start) er ikke noteret på diagramarket	SI
Artikel 34, stk. 6, litra dii	Kilometertællerens stand (slut) er ikke noteret på diagramarket	MI
Artikel 34, stk. 6, litra e	Tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj, er ikke anført på diagramarket	MI
Artikel 34, stk. 7	Nationalitetsmærke er ikke indlæst i kontrolapparatet	MI

¹ MSI = mest alvorlige overtrædelser (Most Serious Infringements)/VSI = meget alvorlige overtrædelser (Very Serious Infringements)/SI = alvorlige overtrædelser (Serious Infringements)/MI = Mindre overtrædelser (Minor Infringements)

Bilag 4

Kategorisering af overtrædelserne i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med senere ændringer

Retsgrundlag	Type af overtrædelse	Alvorsgrad¹
§ 4	Manglende oplysninger om registreringsnumre på diagramark ved skift af køretøj.	MI
§ 5	Unødig udtagning af førerkort	VSI/MI
§ 6, stk. 1	Manglende anvendelse af virksomhedskort ved aktivering eller deaktivering	SI
§ 6, stk. 2	Manglende anvendelse af virksomhedskort ved ophør af brug af køretøj	MI
§ 6, stk. 3	Manglende sikring af data på ekstern edb-medie med backup	MI
§ 7, stk. 1	Manglende downloading/backup	VSI
§ 7, stk. 2	Interval download takograf ikke overholdt	VSI
§ 7, stk. 3	Interval download førerkort ikke overholdt	VSI
§ 7, stk. 4	Manglende kopi fra virksomhed til fører, af evt. særlige ark	MI
§ 7, stk. 5	Manglende download ved ophør brug/salg af køretøj og udskiftning af takograf	VSI
§ 7, stk. 6	Manglende download ved førers fratreden	VSI
§ 7, stk. 7, 1. pkt.	Manglende download ved driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af digital takograf	VSI

§ 7, stk.7, 2. pkt.	Manglende værkstedsattest ved driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af digital takograf	VSI
§ 7, stk. 8	Manglende opbevaring af manuelle registreringer og udskrifter/ værkstedsattest	VSI
§ 8, stk. 1	Manglende udlevering af originale data	VSI
§ 8, stk. 2	Manglende udlevering af manuelle registreringer/udskrifter/værkstedsattest	VSI
§ 9, stk. 1	Førerens manglende aflevering af diagramark, manuelle registrering og udskrifter	VSI
§ 9, stk. 2	Førerens manglende aflevering af førerkort	VSI
§ 9 b	Forbud mod fremstilling, distribution, annoncering eller salg af genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer	MSI

¹ MSI = mest alvorlige overtrædelser (Most Serious Infringements)/VSI = meget alvorlige overtrædelser (Very Serious Infringements)/SI = alvorlige overtrædelser (Serious Infringements)/MI = Mindre overtrædelser (Minor Infringements)