

Udskriftsdato: søndag den 11. januar 2026

2016/1 LSF 158 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktioner på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2016-4133

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Ændring af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 3, affattes således:

»3. *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 særlig tungt eller omfangsrigt gods.«

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

3. I § 60 a indsættes som *stk. 11* og *12*:

»*Stk. 11.* Har retten til at føre lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) 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. Har førerretten været frakendt i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 1, kan retten dog kun generhverves, hvis føreren har gennemført kurset i lastsikring og overlæs efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Har førerretten været frakendt i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 1, eller nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 2-3, kan retten dog kun generhverves, hvis føreren har gennemført kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Stk. 12. Kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen skal være gennemført inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Beståelse af kontrollerende køreprøve, jf. § 60 a, stk. 1, fritager ikke for gennemførelse af de kurser, der er nævnt i stk. 11, 2. og 3. pkt.«

4. I § 60 b indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Er retten til at føre lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, eller § 129 b, stk. 4, skal føreren ikke aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 1, skal føreren dog inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurset i lastsikring og overlæs. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 2 eller 3, skal føreren inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 b, stk. 4, skal føreren inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen i henhold til § 60 a, stk. 11, 2. og 3. pkt.

Stk. 3. Førerretten til de kategorier, der er omfattet af stk. 2, inddrages, hvis føreren ikke gennemfører kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen inden

for fristen. En fører, hvis førerret er inddraget, skal aflevere sit kørekort til politiet. Kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen 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, ændres »(ANT-kurset)« til: »(ANT-kurset), kurset i lastsikring og overlæs, kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen«.

10. I § 117, stk. 2, nr. 8, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1 og 3-5« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1, 3 og 4«.

11. I § 118, stk. 6, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 5« til: »§ 126, 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 er 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 er omfattet af 2. pkt. Det skal endvidere indgå som en særligt skærpende omstændighed, om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne, som er omfattet af 2. pkt., er søgt forhindret.«

13. I § 118 a, stk. 5, indsættes som 3.-5. 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 særligt skærpende omstændigheder.«

14. I § 118 a indsættes som stk. 6 og 7:

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

Stk. 7. De beløb, der er nævnt i stk. 5, 3. og 4. pkt., reguleres hvert femte år fra lovens ikrafttræden. Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år.«

15. I § 119, stk. 2, nr. 2, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 5« til: »§ 126, stk. 1, nr. 4«.

16. I § 119 a, stk. 1, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 3-10« til: »§ 125, stk. 1, nr. 3-7« og »§ 126, stk. 1, nr. 1-4« ændres til: »§ 126, stk. 1, nr. 1-3«.

17. 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,«.

18. I § 124 h, stk. 1, indsættes efter »§ 63, stk. 7,«: »eller § 129 b, stk. 5,«.

19. I § 124 h, stk. 3, indsættes efter »jf.«: »§ 60 a, stk. 11, eller«.
20. § 125, stk. 1, nr. 5-7, ophæves.
Nr. 8-11 bliver herefter nr. 5-8.
21. § 125, stk. 4, ophæves.
Stk. 5-7 bliver herefter stk. 4-6.
22. I § 125, stk. 7, 1. pkt., der bliver stk. 6, 1. pkt., ændres »stk. 1-6« til: »stk. 1-5«.
23. § 126, stk. 1, nr. 4, ophæves.
Nr. 5-12 bliver herefter nr. 4-11.
24. § 126, stk. 1, nr. 7, der bliver nr. 6, affattes således:
»6) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-7, eller stk. 2 eller 3, dog således at to forhold omfattet af henholdsvis § 125, stk. 1, nr. 3 og 7, som er begået samtidig, i denne forbindelse anses for et forhold,«
25. 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«.
26. I § 126, stk. 1, nr. 9, der bliver nr. 8, indsættes efter »forhold«: »omfattet af § 125, stk. 1-3«.
27. 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«.
28. 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«.
29. 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 lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E), hvis

- 1) føreren under kørsel med et køretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte bestemmelser 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 bestemmelser, 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 tre 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 bestemmelser, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

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

Stk. 3. § 125, stk. 4 og 5, og § 133 finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1.

§ 129 b. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal ubetinget frakendes retten til at føre lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1,

C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E), hvis føreren

- 1) 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) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 2 og 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 fem år efter udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 2. Frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 2, skal kun ske ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på mere end én uge.

Stk. 3. Frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 3, skal kun ske ubetinget, hvis der er tale om særlig grove tilfælde.

Stk. 4. Under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget. I disse tilfælde finder § 125, stk. 4 og 5, og § 133 tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Den, hvis førerret til kategorierne omfattet af stk. 1 er frakendt eller midlertidigt eller endeligt er inddraget, skal aflevere sit kørekort til politiet.

Stk. 6. § 128, §§ 130-132, § 132 b og § 133 finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1.«

30. 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,«.

31. 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«.

32. 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«.

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

»Kapitel 19 a

Administrative bestemmelser og kundgørelse.«

34. Efter § 134 c indsættes:

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

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren 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, gøres offentlig tilgængelig.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 2-32.

Stk. 3. § 1, nr. 2-11, og nr. 15-32, finder anvendelse på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden.

Stk. 4. Personer, der inden lovens ikrafttræden er frakendt førerretten ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7, kan efter lovens ikrafttræden gen-erhverve retten til at føre almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategori A1, A2 og A), hvis kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen er gennemført indenfor de frister, som er angivet i § 60 a, stk. 12, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets indhold og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ændring af definitionen af en blokvogn

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Ændring af straffastsættelsen på køre- og hviletidsområdet

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1 Generelt om reguleringen på køre- og hviletidsområdet

.

2.2.1.2 Bødesystemet for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet

.

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

.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2.2.1 Ændringer i graduering af bødestørrelserne

.

2.2.2.2 Indførsel af bødeloft

.

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

.

2.3. Ændring af reglerne om frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet

2.3.1. Gældende ret

2.3.1.1 Særlige frakendelsesregler for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og reglerne vedrørende takografen

.

2.3.1.2 Generelle regler for frakendelse af førerretten

.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.2.1 Frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og reglerne vedrørende takografen

.

2.3.2.2 Ændring af procentsatsen for betinget frakendelse af førerretten

.

- 2.3.2.3 Mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særligt formildende omstændigheder
- 2.3.2.4 Ændring af betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen
- 2.3.2.5 Ændring af frakendelsesreglerne for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7

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

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets indhold og baggrund

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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-, Bygnings- og Boligministeriet en række ændringer af det gældende sanktionssystem.

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), indeholder forskellige bestemmelser om takografer. Formålet med lovforslaget er ved yderligere graduering at gøre bødestørrelserne mere proportionale således, at bøderne for de overtrædelser af takografforordningen, der bl.a. skyldes sjuusk 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 tunge køretøjer, såsom bus og lastbil. Overtrædelse af de nævnte regler vil således ikke medføre frakendelse af førerretten til almindelig bil (kategori B). 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 m.v. 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 tunge 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 lastsikring og overlæs samt kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen. 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 særligt formildende omstændigheder.

Lovforslaget har endvidere til formål at gøre op med uhensigtsmæssighederne i forbindelse med begrebet ”kørselsforløb”, der anvendes i den gældende § 126, stk. 1, nr. 7, om flere forhold til samtidig pådømmelse. Det sker ved at erstatte det nationale begreb ”kørselsforløb” med begrebet ”én uge”, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport 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).

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 (ADR) fra kundgørelse i Lovtidende. Ministeren bemyndiges i stedet til at fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) gøres offentlig tilgængelig.

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 særlig 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 tilkøbes et motorkøretøj, hvis påhængsredskabets konstruktion gør det muligt at trække det med en større hastighed end 30 km i timen 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 henhold til § 2.

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 tekniske køretøjsdata, og blokvognsnummerplader udleveres herefter af SKAT. Anmodningen om udlevering af blokvognsnummerplader skal være ledsaget af den blokvognsattest, som er udstedt af synsvirksomheden.

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 af køretøjer med henblik på at skabe mulighed for, at blokvogne kan registreres i Køretøjsregisteret og få udskrevet en EU-registreringsattest.

Af § 4, stk. 3, i lov om registrering af køretøjer fremgår således, at en blokvogn, jf. færdselslovens § 2, nr. 3, uden almindelig registrering kan anvendes til de transporter, 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 stk. 4 i § 3, 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 svarer til den registrering, som godkendte traktorer i dag får i henhold til registreringslovens § 4.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 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 Køretøjsregistret, foreslås det at præcisere 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 præcisering 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 præciseret, så der ikke er tvivl herom.

2.2. Ændring af straffastsættelsen på køre- og hviletidsområdet

2.2.1 Gældende ret

2.2.1.1. Generelt om reguleringen 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 medfører bl.a., at den daglige køretid ikke må overstige 10 timer, og at føreren efter højst 4 timer og 30 minutters 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, installering, 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 medfører 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 m.v.

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 (nu takografforordningen). 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 takograf- forordningen) 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.

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 kontrolap-

paratforordningen (nu takografforordningen). Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Desuden følger det bl.a. af artikel 19, stk. 4, 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 overtrædelsen, 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 er strafsanktioneret, 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 m.v., 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 og § 9 b straffes med bøde eller fængsel indtil fire måneder, jf. køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 12, stk. 2 og 4. Det samme gælder bekendtgørelsens § 11 og § 12, stk. 1. Overtrædelse af § 9 a straffes med bøde, jf. køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 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 m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5, 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).

2.2.1.2. 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. pkt. 2.2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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 ændringen af færdselsloven fra 2005 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. pkt. 2.2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For overtrædelser af den dagældende kontrolapparatforordning indebar ændringen af færdselsloven i 2005, 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 af 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 indebærer, 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.

Ifølge bemærkningerne til lov om ændring af færdselsloven, jf. Folketingstidende 2012-13, A, L 128 som fremsat, side 3, skal der ved vurderingen af, i hvilket omfang en overtrædelse er egnet til at forhindre en effektiv kontrol af bestemmelserne – 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 lov om ændring af færdselsloven, jf. Folketingsstidende 2012-13, A, L 128 som fremsat, side 3, 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 Rigspolitiet foretaget kategorisering af disse overtrædelser i tre niveauer svarende til principperne i Kommissionens ovennævnte kategorisering.

Ifølge bemærkningerne til lov om ændring af færdselsloven skal at bødestørrelsen for førerens vedkommende gradueres således, at normalbøden for de mindre overtrædelser skal 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 til lov om ændring af færdselsloven fremgår 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 i den forbindelse til Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, hvoraf fremgår, at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet (nu takografen) 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 endvidere, at Rigsadvokaten har tilkendegivet, at det 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 Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel – Køre- og Hviletid (fl § 86 a).

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

Køre- og hviletidsforordningens artikel 7 fastsætter krav til de pauser, som føreren skal afholde i køretiden. Det fremgår af artikel 7, stk. 1, at føreren skal holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter efter en kørselsperiode på 4 timer og 30 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 stk. 1 overholdes, jf. artikel 7, stk. 2.

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

Ved lovændringen i 2005 blev der endvidere indført en særlig tolerancegrænse, idet frakendelsesgrænsen på 30 pct. for overtrædelse af køretid eller hviletid også skal 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 bøde, 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 overtrædelserne 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 lempelsescirkulæret indført en særlig bøde 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.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 sjusk 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 bestemmelsens forarbejder fremgår 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-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse nødvendigt generelt at lempe nogle af bødestørrelserne for at undgå store samlede bøder til førere og virksomheder. Bødestørrelserne bør endvidere lempes i de tilfælde, hvor der er tale om overtrædelser, som alene skyldes sjusk eller forglemmelse, og hvor overtrædelserne ikke har haft betydning for muligheden for at føre kontrol.

Derudover er virksomhedernes bøder for overtrædelse af takografforordningen i henhold til gældende praksis ikke graderet i forhold til overtrædelsernes karakter, men udgør i alle tilfælde 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 § 118, stk. 8, 3. pkt., ændres således, at virksomhedernes bøder for overtrædelser af takografforordningen og for reglerne, der er fastsat på baggrund heraf, i lighed med førernes bøder også skal 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, som er fastsat på baggrund heraf.

Overtrædelser af takografforordningen er i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 inddelt i tre kategorier – mindre overtrædelser (MI), alvorlige overtrædelser (SI) og meget alvorlige overtræ-

delser (VSI). I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 er der desuden sket en yderligere inddeling af overtrædelser af bl.a. tako-grafforordningen. Visse af overtrædelsestyperne i kategorien meget alvorlige overtrædelser (VSI) er blevet udskilt til en selvstændig kategori, der betegnes som mest alvorlige overtrædelser (MSI). Det er imidlertid ikke alle overtrædelsestyper, der er videreført i Kommissionens forordning fra 2016. Det skyldes formentlig, at de pågældende overtrædelser på grund af overgangen til digitale takografer og den teknologiske udvikling i øvrigt fremover ikke vil være aktuelle.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det, at retningslinjerne for bødeudmålingen efter § 118, stk. 8, 3. pkt., ændres således, at der udmåles lempeligere bøder i forhold til de gældende retningslinjer for førere og virksomheder i forhold til de kategorier, der omfatter mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser. Virksomhedens bøder for overtrædelser bør i den forbindelse udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

På baggrund heraf foreslås det, at førerens bøder for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser i forhold til de gældende retningslinjer nedsættes fra henholdsvis 2.000 kr. og 3.000 kr. pr. overtrædelse, til henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde for de tilsvarende overtrædelser bør udmåles til det dobbelte, dvs. henholdsvis 1.000 kr. og 2.000 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, bør efter ministeriets opfattelse i forhold til de gældende retningslinjer nedsættes fra 4.000 kr. til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 6.000 kr. pr. overtrædelse.

De meget alvorlige overtrædelser er alle egnede til at hindre effektiv kontrol og vil som hovedregel også rent faktisk have hindret den effektive kontrol. Dog kan der forekomme tilfælde, hvor de meget alvorlige overtrædelser konkret set ikke har hindret effektiv kontrol, selvom overtrædelsen efter dens karakter er egnet hertil. Det vil i disse tilfælde efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke være proportionalt at straffe med samme bøde, som i de tilfælde, hvor den effektive kontrol er blevet forhindret. I tilfælde, hvor en meget alvorlig overtrædelse konkret ikke har hindret den effektive kontrol, bør der derfor alene udmåles en bøde på 1.500 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 3.000 kr. pr. overtrædelse.

I praksis vil de tilfælde, hvor den effektive kontrol ikke er hindret, oftest udgøres af situationer, hvor der er tale om åbenbare fejlregistreringer. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvor føreren i forbindelse med påbegyndelse af et hvil glemmer at indstille takografen til hvil. I denne situation vil man ved kontrol sjældent være i tvivl om, at der er tale om en fejl, og at den effektive kontrol ikke er hindret. Det skal endvidere bemærkes, at er en sådan fejl et enkeltstående tilfælde, kan det ifølge Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel – Køre- og Hviletid (fl § 86 a), overvejes helt at undlade tiltalerejsning.

I tilfælde, hvor føreren i en kontrolsituation gør gældende, at registrering af andet arbejde eller rådighedstid er en fejlregistrering, da føreren har afholdt pause i stedet, vil der ikke være tale om en åbenbar fejlregistrering, da kontrolmyndigheden som udgangspunkt ikke vil kunne konstatere om dette er korrekt. Kan føreren imidlertid på stedet fremvise eller eftersende dokumentation, der bestyrker førerens påstand, vil kontrolmyndigheden efter en konkret bevisvurdering kunne lægge til grund, at der har været tale om en fejlregistrering.

Derimod vil meget alvorlige overtrædelser, der indebærer, at kontrol af data ikke kan ske, medføre en bø-

de på 3.000 kr. til føreren i overensstemmelse med hovedreglen for de meget alvorlige overtrædelser. Som eksempel herpå kan nævnes anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort, hvor data ikke kan aflæses. I dette tilfælde vil kontrol af data ikke kunne ske, og der vil derfor ikke kunne foretages effektiv kontrol af førerens faktiske aktiviteter.

Med Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 er der som nævnt ovenfor sket en yderligere inddeling af overtrædelser af bl.a. takografforordningen. Visse af overtrædelsestyperne i kategorien meget alvorlige overtrædelser (VSI) er blevet udskilt til en selvstændig kategori, der betegnes som mest alvorlige overtrædelser (MSI).

Kategorien mest alvorlige overtrædelser omfatter f.eks. kørsel med et forfalsket førerkort (artikel 27), eller tilfælde, hvor der anvendes en falsk anordning, der kan ændre takografens registreringer (artikel 32, stk. 3), som f.eks. en magnet. Dette er meget grove overtrædelser, som direkte har til formål at hindre effektiv kontrol. Endvidere er udskillelsen udtryk for, at de omhandlede overtrædelser anses som særligt alvorlige.

Det er derfor efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse nødvendigt at udmåle en bøde, der er højere end det gældende niveau for de meget alvorlige overtrædelser, ligesom det er nødvendigt med en høj bøde med henblik på forebyggelse. På den baggrund foreslås § 118, stk. 8, tilføjet et nyt 4. pkt., hvoraf fremgår, at det ved bødefastsættelsen skal indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis den effektive kontrol er søgt forhindret. Ministeriet finder, at førerens bøde for de mest alvorlige overtrædelser bør fastsættes til 6.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 12.000 kr. pr. overtrædelse.

De foreslåede retningslinjer for udmåling af bøder til føreren og virksomheden fremgår af skemaet nedenfor:

Kategorier af overtrædelser i takograf-forordningen	Bøde til føreren pr. overtrædelse	Bøde til virksomheden pr. overtrædelse
Mindre overtrædelser (MI)	500 kr.	1.000 kr.
Alvorlige overtrædelser (SI)	1.000 kr.	2.000 kr.
Meget alvorlige overtrædelser (VSI)	3.000kr.	6.000 kr.
Meget alvorlige overtrædelser (VSI), der konkret ikke har hindret den effektive kontrol	1.500 kr.	3.000 kr.
Mest alvorlige overtrædelser (MSI)	6.000 kr..	12.000 kr.

De angivne bødestørrelser finder anvendelse for overtrædelser kategoriseret i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016. De pågældende kategoriseringer fremgår af lovforslagets bilag 2.

For så vidt angår de overtrædelser, der ikke er kategoriseret i Kommissionens forordning fra 2016, bemærkes, at den nuværende kategorisering i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 fastholdes for disse overtrædelser i den periode, hvor det fortsat er lovligt at anvende diagramark m.v. De pågældende kategoriseringer fremgår af lovforslagets bilag 3.

Bødestørrelserne for de enkelte kategorier af overtrædelse finder desuden anvendelse ved overtrædelse af de bestemmelser, der på baggrund af takografforordningen er fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 b. De pågældende overtrædelsers kategorisering fremgår af bilag 4. Kategoriseringen svarer til principperne i Kommissionens forordning 2016/403 af 18. marts 2016, og svarer med undtagelse af kategoriseringen af bekendtgørelsens § 9 b til den gældende kategorisering, som fremgår af bilag 3 til lovforslag nr. 128 af 30. januar 2013 om ændring af færdselsloven (lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven).

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.

De angivne retningslinjer afskærer ikke domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne strafniveau i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Der henvises iøvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 12.

2.2.2.2. Indførsel af bødeloft

Som beskrevet i pkt. 2.2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger 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 er 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 bestemmelsens forarbejder fremgår 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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 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. Ved fastsættelse af bødeloftet er der taget udgangspunkt i offentlige tilgængelige lønstatistikker. På den baggrund foreslås der et bødeloft på 30.000 kr. Det pågældende bødeloft foreslås dog reguleret hvert femte år således, at det følger førernes generelle lønudvikling. 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 skulle afrundes 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, hvilket virksomheden er forpligtiget til ifølge takografforordningen.

Bødeloftet for føreren og virksomheden skal endvidere ikke finde 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 for overtrædelser, hvor bødeloftet finder anvendelse, med tillæg af eventuelle bøder for de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen, hvor bødeloftet ikke finder anvendelse.

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 kategoriseret i nærværende lovforslags bilag 4.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 13.

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

Straffastsættelsen for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 har siden indførelsen af de skærpede sanktioner i 2005 været genstand for særskilte lempelser, herunder indførelsen af lempelsescirkulæret (Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007). De særlige lempelser har haft til formål at sikre, at der ved straffastsættelsen 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 anvendelsen 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, som 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.

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-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår derfor, at lempelsescirkulæret 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 skulle rejses 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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 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 timer og 30 minutters 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 transporter. 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, 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 lempelsescirkulæret kan medføre en endog ganske betydelig overskridelse af køretiden, hvor dette med lempelsescirkulæret 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 lempelsescirkulæret vil, uagtet at 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 straffastsættelsen. For at imødegå, at føreren og virksomheden straffes unødigt hårdt, foreslås derfor visse lempelser af strafudmålingen ved overtrædelse af artikel 7. Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bør det således ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 i højere grad sikres, at der er indbygget proportionalitet ved bødefastsættelsen.

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, jf. den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt.

På grund af det særlige samspil mellem køretid og pauser i artikel 7, kan der dog opstå situationer, hvor bødens størrelse i henhold til den nye bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt., på trods af den foreslåede halvering, efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke er proportional med overtrædelsens karakter, herunder med de færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Til illustration kan nævnes den situation, hvor en fører efter en køretid på 4 timer og 30 minutter afholder en pause på 40 minutter. For at udgøre en samlet lovlig pause, skal pausen dog være mindst 45 minutter. Føreren fortsætter efter den for korte pause kørslen i 4 timer og påbegynder herefter det daglige hvil. Pausen på 40 minutter opfylder ikke køre- og hviletidsforordningens krav til en samlet pause, og køretiden bliver således ikke afbrudt af denne pause. Kørselsperioden afsluttes derfor først, når det daglige hvil indledes – i det konkrete tilfælde efter en samlet køretid på 8 timer og 30 minutter. Bøden til føreren vil i dette tilfælde udgøre 4.500 kr. (oprundet) i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt., selvom kravet til pausens længde kun er overskredet med 5 minutter. Det er efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke proportionalt med overtrædelsens karakter, ligesom færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke tilsiger en bøde af denne størrelse.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bør der derfor ved bødeudmålingen for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 tages hensyn til, i hvilket omfang der er afholdt pauser, selvom disse pauser ikke opfylder køre- og hviletidsforordningens krav til pauser. Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bør det derfor anses for en formildende omstændighed, hvis sådanne pauser er afholdt. Dog skal pausen have en vis længde, før der bør tages hensyn til den ved bødeudmålingen. Er pausen mindre end 10 minutter, skal det således efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering betragtes som om, at der slet ikke er afholdt pause. Der kan medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden.

For at afholdte for korte pauser kan tillægges betydning, er det af færdselssikkerhedsmæssige hensyn efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse endvidere en forudsætning, at køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, dvs. at køretiden på hver side af pausen maksimalt må udgøre 4 timer og 30 minutter, dog tillagt tolerancegrænsen på 5 pct.

På den baggrund foreslås for det andet, at bøderne efter § 118 a, stk. 6, 1. pkt., skal kunne nedsættes yderligere, hvis der foreligger formildende omstændigheder, jf. den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 2. pkt.

Formildende omstændigheder foreligger i forhold til bestemmelsen, hvis årsagen til, at den samlede køretid er overskredet, alene skyldes, at den eller de afholdte pauser har været for korte. Der sondres i denne forbindelse ikke mellem samlede og opdelte pauser, og rækkefølgen af eventuelt opdelte pauser har ikke betydning i denne sammenhæng, så længe der er afholdt pause. Dog skal de afholdte pauser være af minimum 10 minutters varighed for at kunne betragtes som pause. Er dette ikke tilfældet, skal bøden udmåles efter den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt.

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, men den pågældende samlede pause/pauser er mellem 10 og 39 minutter, bør der ved udmåling af bøden tages højde for, at der trods alt er afholdt pause, uanset at den/de ikke lever op til køre- og hviletidsforordningens krav til pauser. I sådanne tilfælde finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at der ved fastsættelse af bødens størrelse skal anvendes en faktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden.

Er der afholdt pause af 10-19 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 75 pct. (faktor 0,75) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Er der afholdt pause af 20-29 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 50 pct. (faktor 0,50) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt., og er der afholdt pause af 30-39 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 25 pct. (faktor 0,25) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Der henvises i øvrigt til skemaerne nedenfor.

Som eksempel på anvendelse af denne faktormodel kan nævnes den situation, hvor en fører efter en køretid på 4 timer og 30 minutter afholder en pause på 20 minutter. Føreren fortsætter kørslen i 4 timer og påbegynder herefter det daglige hvil. Pausen på 20 minutter opfylder ikke køre- og hviletidsforordningens krav til en samlet pause, og kørselsperioden afsluttes således først, når det daglige hvil indledes efter en samlet køretid på 8 timer og 30 minutter. Køretiden er derfor overskredet med 88 pct., hvilket efter § 118 a, stk. 5, medfører en bøde på 8.800 kr. Bøden halveres i det pågældende tilfælde i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Da køretiden imidlertid ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, og der er afholdt en pause på mellem 10 og 39 minutters varighed, nedsættes bøden yderligere med 50 pct. i medfør af den foreslåede § 118 a, stk. 6, 2. pkt. Den ovenfor beskrevne faktormodel medfører derfor en bøde på 2.500 kr. (oprundet).

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, og den pågældende samlede pause/pauser er på mindst 40 minutter (dvs. højst 5 minutter for kort), bør der efter ministeriets opfattelse ikke udmåles en bøde. Hvis der er tale om gentagne overskridelser af kravene til afholdelse af pause, uanset at overskridelserne kun er højst 5 minutter, bør der dog udmåles en bøde. Bøden skal i dette tilfælde ikke udmåles efter de generelle retningslinjer om graduering af bødestørrelsen i forhold til den procentvise overskridelse af grænserne for køre- eller hviletid. Bøden vil i stedet skulle udmåles som et fast beløb. Hvis føreren har begået mere end 10 overtrædelser i kontrolperioden udmåles en bøde på 500 kr., mere end 15 overtrædelser en bøde på 1.000 kr., mere end 20 overtrædelser en bøde på 1.500 kr., osv.

Nedenfor angives retningslinjerne for bødeudmålingen efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., ved eksempler, hvor køretiden er overskredet med henholdsvis 10, 50 og 100 pct.

Bøde til føreren efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., hvor køretiden er overskredet med 10 pct.						
		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.
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.*				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr., jf. § 118 a, stk. 5. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

Bøde til føreren efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., hvor køretiden er overskredet med 50 pct.

		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.
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.*				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr., jf. § 118 a, stk. 5. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

Bøde til føreren efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., hvor køretiden er overskredet med 100 pct.

		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.
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.*				

*Der sker oprunding af bøderne til nærmeste beløb, der er deleligt med 500 kr., jf. § 118 a, stk. 5. Bøderne sammenlægges dog med eventuelle andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet inden oprunding.

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.

De angivne retningslinjer afskærer ikke domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne strafniveau i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

2.3. Ændring af reglerne om frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet

2.3.1. Gældende ret

2.3.1.1. Særlige frakendelsesregler for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og reglerne vedrørende takografen

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 tre år har gjort sig skyldig i seks forhold vedrørende takografen, der er omfattet af de forordninger, som er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller af forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Hvis der foreligger særligt 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 sjusk eller 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 indførelsen af frakendelsessystemet for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen blev det samtidig tilkendegivet i bemærkningerne til ændring af færdselsloven og pasloven, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 6851 ff., 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 lovens forarbejder, at formålet med ændringen hermed var at undgå, at føreren frakendes førerretten for forhold, som isoleret set 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 lovændringen var ifølge bemærkningerne til ændring af færdselsloven og pasloven, 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 (nu takografforordningen) for at undgå førerretsfrakendelse som følge af overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen.

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7, frakendes førerretten 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 tre 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 kun 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 bemærkningerne til ændring af færdselsloven og pasloven, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 6851 ff.. Det fremgår af forarbejderne til loven, at begrebet blev indsat 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 fartskriven efter at have afholdt et hvil på mindst otte timer, og afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst otte 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 ni timer.

Af betydning for forståelsen af begrebet ”kørselsforløb” i dag er endvidere den ændring af administrativ praksis, som er sket 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 syv timer, ligesom den efterfølgende daglige køretid begynder ved afslutningen af denne sammenhængende hviletid på mindst syv 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 tre 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 særlig 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 særlig grove tilfælde, blev indført ved lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven. Det fremgår af bemærkningerne til lov om ændring af færdselsloven, jf. Folketingstidende 2012-13, A, L 128 som fremsat, side 3, at særlig grove tilfælde som udgangspunkt vil foreligge i tilfælde, hvor der er begået gentagne eller systematiske overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet (nu takografen), 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.

2.3.1.2. Generelle regler for frakendelse af førerretten

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

Ifølge færdselslovens § 125, stk. 5, sker betinget frakendelse af førerretten på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på tre 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, selvom 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 tre år. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet tre 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 seks 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 består. 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-, bygnings- og boligministeren 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 almindelig bil (kategori B), 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.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.2.1. Frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og reglerne vedrørende takografen

Det er efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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 almindelig bil (kategori B). 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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 almindelig bil (kategori B). Overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen vil på grund af reglernes karakter i langt størstedelen af tilfældene 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 m.v.

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

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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 m.v. 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. Der vil således herefter være tale om to sideløbende frakendelsessystemer.

Det foreslås, at de gældende regler om betinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. 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 lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E).

På tilsvarende vis foreslås det, at de gældende regler om ubetinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. 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 ubetinget frakendelse af førerretten til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E).

I de tilfælde, hvor overtrædelse af færdselslovens øvrige regler (dvs. udover køre- og hviletidsreglerne m.v.) kan medføre frakendelse af førerretten, har føreren efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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 førerretten til de store og tunge køretøjer.

Da der er tale om to sideløbende frakendelsessystemer, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at frakendelser for overtrædelse af færdselslovens øvrige regler (dvs. udover køre- og hviletidsreglerne m.v.) og frakendelser for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. ikke bør have indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til spørgsmålet om førerretsfrakendelse.

På den baggrund er reglerne i de to frakendelsessystemer om ubetinget frakendelse i tilfælde, hvor der er flere forhold til samtidig pådømmelse, og i gentagelsestilfælde henholdsvis ændret og udfærdiget således, at det fremgår, at de to typer af frakendelser ikke har indflydelse på hinanden.

Frakendelser af førerretten i medfør af de nye regler i §§ 129 a og 129 b har således kun gentagelsesvirkning og betydning for flere forhold til samtidig pådømmelse i forhold til andre overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen, lige så vel som frakendelser efter §§ 125 og 126 kun har gentagelsesvirkning og betydning for flere forhold til samtidig pådømmelse i forhold til andre frakendelser efter disse regler.

Hvis en fører f.eks. aktuelt har overtrådt bestemmelserne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, og føreren tidligere er frakendt førerretten betinget på grund af spirituskørsel i medfør af § 125, stk. 1, nr. 8 (der med lovforslaget bliver nr. 5), vil føreren ikke i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 3, kunne frakendes førerretten ubetinget til de store og tunge køretøjer, da den tidligere betingede frakendelse ikke er sket i medfør af § 129 a, stk. 1. Frakendelse vil i dette tilfælde alene skulle ske betinget til de store og tunge køretøjer, jf. den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2.

På tilsvarende vis vil en fører, der f.eks. har en hastighedsforseelse, hvor de tilladte hastigheder er overtrådt med mere end 60 pct., til samtidig pådømmelse med en overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, ikke skulle frakendes førerretten ubetinget, hverken i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7 (der med lovforslaget bliver nr. 6), eller i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 2.

Føreren vil derimod i ovennævnte tilfælde skulle frakendes førerretten betinget både i henhold til § 125, stk. 1, nr. 3 (hastighedsforseelsen) og i henhold til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2 (køre- og hviletidsforseelsen).

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

Har føreren et forhold, der medfører en ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, til samtidig pådømmelse med et forhold, der medfører en betinget frakendelse efter de foreslåede regler i § 129 a, vil førerretten skulle frakendes ubetinget til samtlige kørekortkategorier i medfør af § 126, stk. 1. Selvom den ubetingede frakendelse efter § 126, stk. 1, omfatter alle køretøjskategorier og således også medfører en ubetinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, vil førerretten samtidig skulle frakendes betinget til de store og tunge køretøjer i medfør af § 129 a, stk. 1. Herved sikres, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v. i alle tilfælde bliver tillagt gentagelsesvirkning i forhold til fremtidige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v.

Tilsvarende vil en fører, der har et forhold, som medfører en ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, til samtidig pådømmelse med et forhold, der også medfører en ubetinget frakendelse efter de foreslåede regler i § 129 b, skulle frakendes førerretten ubetinget både i henhold til § 126, stk. 1, og § 129 b.

De foreslåede regler medfører også, at en fører, der ved den samme kørsel har overtrådt køre- og hviletidsreglerne m.v. og andre regler, som medfører en frakendelse af førerretten, skal frakendes førerretten i henhold til begge frakendelsessystemer (dvs. både i henhold til §§ 125 eller 126 og i henhold til de nye bestemmelser i §§ 129 a eller 129 b). En fører, der f.eks. har overtrådt bestemmelserne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse, og ved den samme kørsel har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille under 1,2, vil skulle frakendes førerretten betinget i henhold

til den foreslåede regel i § 129 a, stk. 1, nr. 2, og i henhold til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8 (der med lovforslaget bliver § 125, stk. 1, nr. 5). De to typer af forseelser skal således ikke betragtes som ét forhold i relation til spørgsmålet om frakendelse, selvom de er begået ved samme kørsel.

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 m.v. i et sådant omfang, at førerretten i henhold til lovforslagets regler skal frakendes betinget eller ubetinget til de store og tunge køretøjskategorier.

Der vil i disse tilfælde – udover klippet i kørekortet – skulle ske betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E).

Hvis der 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, og betinget eller ubetinget frakendes førerretten i henhold til de foreslåede regler i § 129 a eller § 129 b.

Kørsel i frakendelsestiden straffes i medfør af færdselslovens § 117 a, stk. 1, med bøde. Straffen kan i medfør af stk. 2 stige til fængsel i gentagelsestilfælde. Da frakendelser af førerretten i medfør af de nye regler i §§ 129 a og 129 b kun har gentagelsesvirkning i forhold til andre overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen, vil det ikke have betydning for straffens fastsættelse for kørsler i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse efter den nye bestemmelse i § 129 b, at føreren eventuelt tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden for en førerretsfrakendelse efter § 126. Tidligere pådømte eller flere kørsler i frakendelsestiden for en førerretsfrakendelse efter den nye bestemmelse i § 129 b vil derimod have betydning i det pågældende tilfælde og kan medføre, at straffen stiger til fængsel i medfør af § 117 a, stk. 2.

Hvis en fører er frakendt førerretten ubetinget i medfør af § 126, vil det tilsvarende alene være eventuelle tidligere pådømte eller flere kørsler i frakendelsestiden for en førerretsfrakendelse efter § 126, der kan medføre, at straffen stiger til fængsel i medfør af § 117 a, stk. 2.

Bødens størrelse og længden af en eventuel frihedsstraf for kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse efter den nye bestemmelse i § 129 b forudsættes fastsat efter de gældende retningslinjer for strafudmåling for kørsel i frakendelsestiden.

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-, Bygnings- og Boligministeriet, 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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 tre år eller mere. Selvom føreren i disse tilfælde efter de foreslåede nye regler har kunnet føre almindelig bil (kategori B) i den pågældende periode, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det i dette tilfælde fortsat af hensyn til færdselssikkerheden er nødvendigt, at en kontrollerende køreprøve består af de særlige kategorier vedrørende de store og tunge køretøjer, f.eks. lastbil og bus, hvis disse køretøjer ikke har været ført i tre 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 førerretten 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 tunge køretøjer er frakendt henholdsvis ubetinget i mindre end tre 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 lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen. Hvis førerretten er frakendt for forhold omfattet af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 1 (kørsel med overlæs), skal kurset i lastsikring og overlæs gennemføres, og hvis frakendelsen er sket i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 2 eller 3 (overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og regler om brug af takografen) skal kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen gennemføres. På grund af den indbyrdes sammenhæng mellem køre- og hviletidsregler og brug af takografen, vil begge disse kurser skulle gennemføres, også selvom føreren alene måtte være frakendt førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og omvendt. Gennemførelse af kurser i disse emner vil efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering have en mere positiv effekt på færdselssikkerheden, idet det vil have relevans i forhold til de overtrædelser, der har medført frakendelsen.

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

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at kurserne på efteruddannelsen vil udgøre relevante undervisningsforløb i forbindelse med betingede og ubetingede frakendelser 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 frakendelse skal være gennemført efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Ved en ubetinget frakendelse skal kurserne i henhold til den foreslåede bestemmelse i § 60 a, stk. 12, 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.

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

Hvis en fører er frakendt førerretten betinget eller ubetinget i medfør af §§ 129 a eller 129 b, skal de omhandlede kurser i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen gennemføres, uanset at føreren samtidig måtte være frakendt førerretten efter §§ 125 eller 126. I et sådant tilfælde vil der således både være krav om beståelse af en kontrollerende køreprøve (og eventuelt ANT-kursus) i medfør af § 60 a, stk. 1 og 2, og § 60 b (der med lovforslaget bliver § 60 b, stk. 1) og gennemførelse af de omhandlede kurser i medfør af de foreslåede bestemmelser i § 60 a, stk. 11, og § 60 b, stk. 2. Dette er en konsekvens af, at der er tale om to sideløbende frakendelsessystemer.

Ligeledes foreslås det med den nye bestemmelse i § 60 a, stk. 12, at beståelse af en kontrollerende køreprøve i de tilfælde, hvor førerretten er frakendt ubetinget i tre år eller mere i medfør af § 129 b, ikke fritager for gennemførelse af kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen. Herved sikres det, at de pågældende kurser skal gennemføres i alle tilfælde, hvor en førerretsfrakendelse er sket i medfør af de nye regler i §§ 129 a og 129 b.

Det foreslås i tilknytning til ændringen af reglerne i §§ 60 a og 60 b, at hjemlen i § 60 e, stk. 1, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren 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-, bygnings- og boligministeren også kan fastsætte administrative regler om indholdet og gennemførelsen af kurserne i lastsikring og overlæs, køre- og hviletidsregler og brug af takografen.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fastsætte de nødvendige administrative regler om indholdet og gennemførelsen af kurserne, herunder regler om længden af den frist, der skal gælde for gennemførelse af kurserne. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil samtidig foretage de relevante konsekvensændringer i de administrative forskrifter, der regulerer kørekortområdet, herunder kørekortbekendtgørelsen.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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-, Bygnings- og Boligministeriet 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 lastsikring og overlæs og kurserne i køre- og hviletidsregler og i brug af takografen efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering vil have en positiv effekt på færdselssikkerheden.

2.3.2.2. Ændring af procentsatsen for betinget frakendelse af førerretten

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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 straffen 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 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 efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke den generalpræventive effekt af frakendelsessystemet. En overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid i intervallet fra 30 til 40 pct. vil således som hidtil blive straffet med en bøde, der fastsættes proportionalt med overtrædelsens grovhed.

2.3.2.3. Mulighed for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særligt 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-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse normalt vil være velbegrundet, 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 særligt 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 sjusk 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-, Bygnings- og Boligministeriet, at der kan være behov for helt undtagelsesvist at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid med mere end 40 pct.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår derfor, at der samtidig med den under pkt. 2.3.2.2 foreslåede forhøjelse af grænsen for betinget frakendelse til mere end 40 pct. ved overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen indføres en udtrykkelig hjemmel til under særligt 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. Der er tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, der kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde. Der henvises nærmere til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 29.

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

På baggrund af Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011, der ændrer praksis vedrørende beregningen af den daglige køretid på køre- og 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 almindelige bemærkninger pkt. 2.3.1.1.

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 overtrædel-

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

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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 frakendelsessystemet fortsat indeholder et betydeligt incitament for føreren til at undgå de overskridelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden.

2.3.2.5. 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 (Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007) 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-, Bygnings- og Boligministeriets 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 giver efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke anledning til færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder. 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.

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

2.4.1. Gældende ret

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 tre 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 tre 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, og føreren inden for samme periode har begået to andre overtrædelser, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, 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 m.v. 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 tre 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 obligatorisk 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 fem 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.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I medfør af færdselslovens gældende regler skal køretøjet konfiskeres, hvis ejeren af køretøjet inden

for tre 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, og føreren inden for samme periode har begået to andre overtrædelser, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 3

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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 konsekvensændring 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 m.v. 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-, Bygnings- og Boligministeriet, 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. Det følger som 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.

2.5. 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 retsforskrifter, 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 kan 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, jf. bemærkningerne til lov om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form) jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, side 3111 ff.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse gør der sig sådanne særlige hensyn gældende, der kan begrundet 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 jernbanelovens § 99 (lov nr. 686 af 27. maj 2015) 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 til lov om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form) jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, side 3111 ff., at transport-, bygnings- og boligministeren 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-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget medfører mindre udgifter til ændringer af politiets IT-systemer.

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

Udgifterne til den øgede administration, som ombytning af kørekort i forbindelse med ubetinget frakendelse og inddragelse af kørekort, som lovforslaget medfører, forudsættes dækket af gebyret for ombytningen.

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

Lovforslaget medfører en tilpasning af kategorier af overtrædelser i sanktionssystemet, som modsvarer 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 finder anvendelse fra den 1. januar 2017.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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, Autobranschens 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, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck, Forbrugeroombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilsvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, 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, 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	Lovforslaget vil medføre mindre udgifter til ændringer af politiets IT-systemer.
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 sanktions-systemet 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 vandelsskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF. Den pågældende forordning finder anvendelse fra den 1. januar 2017.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter færdselslovens 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 særlig 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 om, hvorvidt der er hjemmel i færdselsloven til, at godkendelse af en blokvogn kan registreres i Køretøjsregisteret, foreslås det med lovforslagets *nr. 1* derfor, at færdselslovens § 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 særlig tungt eller omfangsrigt gods.

Den foreslåede ændring er udtryk for en præcisering således, at der ikke er tvivl om, at der er hjemmel i færdselsloven til at lade godkendelse af en blokvogn 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 bl.a. 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, og den nye bestemmelse i stk. 12, 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, hvor det følger af 1. pkt., at generhvervelse af førerretten ikke kræver beståelse af en kontrollerende køreprøve, hvis førerretten har været frakendt til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) ubetinget i mindre end tre år i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, som foreslås indsat i færdselsloven ved lovforslagets § 1, nr. 29. Definitionen af de forskellige kørekortkategorier fremgår af reglerne i kørekortbekendtgørelsen.

Hvis førerretten har været frakendt i tre år eller mere i medfør af den nye § 129 b, stk. 1, som foreslås indsat i færdselsloven ved lovforslagets § 1, nr. 29, vil generhvervelse af førerretten til de omhandlede kategorier – udover gennemførelse af de særlige kurser, jf. nedenfor – fortsat kræve beståelse af en kontrollerende køreprøve. Om baggrunden herfor henvises til pkt. 2.3.2.1. 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 tre år eller mere. Der vil således

skulle bestå af en kontrollerende køreprøve til samtlige de kategorier, hvortil førerret ønskes generhvervet, hvis førerretten har været frakendt ubetinget i tre år eller mere.

I de tilfælde, hvor førerretten har været frakendt i mindre end tre år i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, erstattes kravet om kontrollerende køreprøve efter den foreslåede bestemmelses 2. og 3. pkt. af et krav om, at føreren skal have gennemført et kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Har førerretten været frakendt ubetinget i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 1 – dvs. flere eller gentagne tilfælde af kørsel med overlæs – følger det af § 60 a, stk. 11, 2. pkt., at føreren som betingelse for generhvervelse skal have gennemført et kursus i lastsikring og overlæs efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Har førerretten været frakendt i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 1, eller nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 2-3 – dvs. for et uautoriseret konstruktivt indgreb i takografen eller for flere eller gentagne tilfælde af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om takografen – følger det af § 60 a, stk. 11, 3. pkt., at føreren som betingelse for generhvervelse skal have gennemført kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Hvis der ved en ubetinget frakendelse af førerretten efter § 129 b, stk. 1, nr. 2-4, både indgår forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 1 (kørsel med overlæs), og forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 2-3 (overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om takografen), skal der både gennemføres et kursus i lastsikring og overlæs og kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i § 60 a, stk. 12, skal kurserne 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 færdselslovs § 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.

Transport-, bygnings- og boligministeren 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 pågældende kurser. Der henvises herved til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 9.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på bekendtgørelsesniveau fastsætte regler om, at de pågældende kurser skal udgøres af de tilsvarende kurser, som udbydes på efteruddannelsen til erhvervschaufførers kvalifikationsuddannelse i medfør af lov om buskørsel og lov om godskørsel.

De foreslåede bestemmelser i § 60 a, stk. 11 og 12, indeholder ikke et krav om, at kurserne skal være gennemført som selvstændige kursusforløb udelukkende med henblik på generhvervelse af førerretten. Hvis de relevante 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 kurserne 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 femte år.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

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

Med den foreslåede bestemmelse, indsættes et nyt stk. 2 i § 60 b, hvoraf fremgår, at der ikke skal aflægges en kontrollerende køreprøve, hvis førerretten er frakendt betinget til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) 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. 29. Definitionen af de forskellige kørekortkategorier fremgår af reglerne i kørekortbekendtgørelsen.

Kravet om kontrollerende køreprøve erstattes med den foreslåede bestemmelse med et krav om, at føreren skal have gennemført et kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Hvis kurserne ikke gennemføres inden for en nærmere fastsat frist, inddrages førerretten til de kategorier, der er omfattet af bestemmelsen, og kørekortet skal afleveres til politiet. Bestemmelser om den nærmere frist for gennemførelse af kurserne vil blive fastsat administrativt i kørekortbekendtgørelsen.

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

Til nr. 5 og 6

Ændringerne i § 60 c, stk. 1 og 2, er tekniske konsekvensændringer som følge af, at nummereringen i § 125, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 20 .

Til nr. 7 og 8

Ændringerne i § 60 c, stk. 3, er tekniske konsekvensændringer som følge af, at nummereringen i § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 23.

Til nr. 9

Det følger af § 60 e, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, kurset i alkohol, narko og trafik (ANT-kurset) og den særlige køreundervisning.

Det foreslås i tilknytning til ændringen af reglerne i §§ 60 a og 60 b, at bemyndigelsesbestemmelsen i § 60 e, stk. 1, udvides således, at transport-, bygnings- og boligministeren også kan fastsætte administrative regler om indholdet og gennemførelsen af kurserne i lastsikring og overlæs, køre- og hviletidsreglerne og i brug af takografen.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet på bekendtgørelsesniveau fastsætte regler om, at de pågældende kurser skal udgøres af de relevante kurser, som udbydes på efteruddannelsen til erhvervschaufførers kvalifikationsuddannelse i medfør af lov om buskørsel og lov om godskørsel, ligesom der vil blive fastsat nærmere regler om tidsfristen for gennemførelse af kurserne. Der henvises nærmere til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3 og 4.

Til nr. 10

Ændringen i § 117, stk. 2, nr. 8, er en teknisk konsekvensændring som følge af, at nummereringen i § 125, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 20.

Til nr. 11

Ændringen i § 118, stk. 6, er en teknisk konsekvensændring som følge af, at nummereringen i § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 23.

Til nr. 12

I henhold 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 i henhold til den gældende bestemmelse i § 118, stk. 8, 3. pkt., også sket en kategorisering af overtrædelser af de bestemmelser, der på baggrund af takografforordningen er fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 b. Denne kategorisering fremgår af bilag 3 til lovforslag nr. 128 af 30. januar 2013 om ændring af færdselsloven (lov nr. 627 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven).

Med den foreslåede § 118, stk. 8, 3. pkt., bestemmes det, at det ved fastsættelse af bøder for føreres og virksomheders overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort som omfattet af 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, skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelserne er egnede til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne nævnt i disse forordninger m.v.

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 (nu takografforordningen), er det nødvendigt at fastholde et gradueret bødesystem for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort, således at der ved bødens fastsættelse tages hensyn til overtrædelsens grovhed. Ved vurderingen af en overtrædelses grovhed skal der 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.

Ved den foreslåede ændring fastsættes det endvidere, at bestemmelsen i § 118, stk. 8, 3. pkt., gælder både førere og virksomheder. Gradueringen af bødestørrelsen vil herefter også skulle ske ved udmåling af bøder til virksomheden. 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, som er fastsat på baggrund heraf.

Ved virksomheder forstås de arbejdsgivere, der er ejere eller bruger af et køretøj, som er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Overtrædelser af takografforordningen er i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 inddelt i tre kategorier – mindre overtrædelser (MI), alvorlige overtrædelser (SI) og meget alvorlige overtrædelser (VSI). I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 er der desuden sket en yderligere inddeling af overtrædelser af bl.a. takografforordningen. Visse af overtrædelsestyperne i kategorien meget alvorlige overtrædelser (VSI) er blevet udskilt til en selvstændig kategori, der betegnes

som mest alvorlige overtrædelser (MSI). Det er imidlertid ikke alle overtrædelsestyper, der er videreført i Kommissionens forordning fra 2016. Det skyldes formentlig, at de pågældende overtrædelser på grund af overgangen til digitale takografer og den teknologiske udvikling i øvrigt fremover ikke vil være aktuelle.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det endvidere, at retningslinjerne for bødeudmålingen efter § 118, stk. 8, 3. pkt., ændres således, at der udmåles lempeligere bøder i forhold til de gældende retningslinjer for førere og virksomheder i forhold til de kategorier, der omfatter mindre overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser. Virksomhedens bøder for overtrædelser bør i den forbindelse udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

Overtrædelsernes inddeling i kategorier fremgår af lovforslagets bilag 2, 3 og 4.

På baggrund heraf foreslås det, at retningslinjerne for førernes bøder ændres således, at bøden for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser som udgangspunkt fastsættes til henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde for de tilsvarende overtrædelser bør udmåles til det dobbelte, dvs. henholdsvis 1.000 kr. og 2.000 kr. pr. overtrædelse.

Retningslinjerne for de overtrædelser, der er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser, foreslås som udgangspunkt fastsat til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Såfremt overtrædelserne skyldes sjuksk eller forglemmelse og den effektive kontrol ved den konkrete overtrædelse ikke har været forhindret, kan bøden dog nedsættes til 1.500 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. henholdsvis 6.000 kr. og 3.000 kr. pr. overtrædelse.

Med det foreslåede 4. pkt. fastsættes, at det skal indgå som en særligt skærpende omstændighed, om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne, som nævnt 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, er søgt forhindret.

Den foreslåede tilføjelse af 4. pkt. medfører således, 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 overtrædelserne har været egnede 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 som f.eks. en magnet.

Der må anses at foreligge særligt skærpende omstændigheder, når der er tale om overtrædelser i kategorien mest alvorlige overtrædelser (MSI). 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).

Førerens bøde for overtrædelse af den nye kategori mest alvorlige overtrædelser fastsættes til 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Endvidere foreslås det, at virksomhedernes bøder for de mest alvorlige overtrædelser fastsættes til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 12.000 kr. pr. overtrædelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.1 i lovforslagets 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.-5. 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 særligt skærpende omstændigheder.

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, der 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.

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 frakendelse 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, f.eks. ved enkeltmandsejede virksomheder, hvor ejeren selv fungerer som chauffør.

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 m.v., jf. takografforordningens artikel 36, stk. 1 og 2. I forhold til den administrative virksomhedskontrol er kontrolperioden i praksis den periode på en måned, som en virksomhed skal kunne udlevere data m.v. 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 særligt skærpende omstændigheder. Der er alene tale om særligt skærpende omstændigheder, når der foreligger overtrædelser i kategorien mest alvorlige overtrædelser (MSI). 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, hvilket virksomheden er forpligtiget til ifølge takografforordningen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2.2 i lovforslagets 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 (Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007) 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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det fremgår af den nye bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt., 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 bestemmelser om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, halveres.

Bestemmelsen indsættes med henblik på at afbøde virkningerne af den skærpelse af bøderne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, der fremkommer som følge af ophævelse af lempelsescirkulæret. Den pågældende ophævelse medfører som beskrevet i pkt. 2.2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, 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. Der vil dog fortsat kun skulle rejses tiltale i de sager, hvor den generelle tolerancegrænse på 5 pct. på køretiden er overskredet. Bøden til virksomheden vil som på den øvrige del af køre- og hviletidsområdet være det dobbelte af førerens, dvs. 100 kr. for hver pct. føreren overskrider reglen.

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

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 2. pkt., kan bøderne efter § 118 a, stk. 6, 1. pkt., nedsættes yderligere, hvis der foreligger formildende omstændigheder.

Formildende omstændigheder foreligger i forhold til bestemmelsen, hvis årsagen til, at den samlede køretid er overskredet, alene skyldes, at den eller de afholdte pauser har været for korte. Rækkefølgen af eventuelt opdelte pauser har ikke betydning i denne sammenhæng, så længe der er afholdt pause. Dog skal de afholdte pauser være af minimum 10 minutters varighed for at kunne betragtes som pause. Er dette ikke tilfældet, skal bøden udmåles efter den foreslåede bestemmelse i § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Der kan medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden.

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, men den pågældende samlede pause/pauser er mellem 10 og 39 minutter, skal bøden i medfør af bestemmelsen nedsættes

yderligere i forhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt. I disse tilfælde skal der ved fastsættelse af bødens størrelse anvendes en faktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden.

Er der afholdt pause af 10-19 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 75 pct. (faktor 0,75) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt. Er der afholdt pause af 20-29 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 50 pct. (faktor 0,50) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt., og er der afholdt pause af 30-39 minutters varighed, udmåles bøde efter § 118 a, stk. 6, 2. pkt., til et beløb svarende til 25 pct. (faktor 0,25) af den bøde, der ville være udmålt i henhold til § 118 a, stk. 6, 1. pkt.

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, og den pågældende samlede pause/pauser er på mindst 40 minutter (dvs. højst 5 minutter for kort), skal der ikke udmåles en bøde. Hvis der er tale om gentagne overskridelser af kravene til afholdelse af pause, uanset at overskridelserne kun er højst 5 minutter, skal der dog udmåles en bøde. Bøden skal i dette tilfælde ikke udmåles efter de generelle retningslinjer om graduering af bødestørrelsen i forhold til den procentvise overskridelse af grænserne for køre- eller hviletid. Bøden vil i stedet skulle udmåles som et fast beløb. Hvis føreren har begået mere end 10 overtrædelser i kontrolperioden udmåles en bøde på 500 kr., mere end 15 overtrædelser en bøde på 1.000 kr., mere end 20 overtrædelser en bøde på 1.500 kr., osv.

Der henvises i øvrigt til de angivne retningslinjer for bødeudmåling ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 i pkt. 2.2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

De angivne retningslinjer afskærer ikke domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne straffniveau i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Med det foreslåede stk. 7 fastsættes det, at de beløb for bødeløftet, der er fastsat i § 118 a, stk. 5, 3. og 4. pkt., reguleres hvert femte år fra lovens ikrafttræden på baggrund af lønstatistikker for førere fra Danmarks Statistik (Statistikbanken). Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år fra lovens ikrafttræden.

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

Til nr. 17

§ 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 m.v., 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 indføjes med lovforslagets § 1, nr. 29. Det følger således af den foreslåede bestemmelse, at sager omfattet 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. 29.

Til nr. 18 og 19

Ifølge § 124 h, stk. 1, betales 120 kr. for udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 63, stk. 7. Det følger af § 63, stk. 7, at den, der midlertidigt eller endeligt har mistet retten til at føre lille knallert, skal aflevere sit kørekort eller knallertbevis til politiet, hvis retten til at føre lille knallert er angivet på kørekortet.

Efter den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 5 (lovforslagets § 1, nr. 29), skal en fører, der midlertidigt eller endeligt har fået inddraget eller frakendt førerretten til de store og tunge køretøjer i medfør af § 129 b, stk. 1, aflevere sit kørekort til politiet. Der vil herefter skulle udstedes et nyt kørekort, hvoraf fremgår, at føreren alene har førerret til almindelig bil og motorcykel, hvis dette måtte være erhvervet.

Med den foreslåede ændring i § 124 h, stk. 1, indsættes en henvisning til den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 5, således at der skal betales 120 kr. for udstedelse af det nye kørekort.

I medfør af § 124 h, stk. 3, betales 120 kr. for udstedelse af kørekort i forbindelse med generhvervelse af førerretten uden krav om kontrollerende køreprøve, jf. § 129, stk. 4. Det følger af § 129, stk. 4, at en fører, der er under 18 år på gerningstidspunktet, og som er frakendt retten til at føre knallert ubetinget, tillige frakendes førerretten i seks måneder, hvis føreren har erhvervet førerret på afgørelsestidspunktet. Det følger videre af bestemmelsen, at der ikke er krav om beståelse af kontrollerende køreprøve ved generhvervelse af førerretten.

Efter den nye bestemmelse i § 60 a, stk. 11 (lovforslagets § 1, nr. 3), er der ikke krav om beståelse af kontrollerende køreprøve, hvis førerretten til de store og tunge køretøjer har været frakendt ubetinget i mindre end tre år. Når førerretten til de store og tunge køretøjer er blevet generhvervet, vil der skulle udstedes et nyt kørekort, hvoraf disse kategorier fremgår.

Med den foreslåede ændring i § 124 h, stk. 3, indsættes en henvisning til den nye bestemmelse i § 60 a, stk. 11, således at der skal betales 120 kr. for udstedelse af dette nye kørekort.

Beløbene i § 124 h, stk. 1 og 3, reguleres årligt i henhold til reglerne herfor i den gældende § 124 i. For perioden 1. januar 2017- 31. december 2017 udgør beløbene i § 124 h, stk. 1 og 3, 130 kr. jf. bekendtgørelse nr. 1470 af 28. november 2016 om regulering af beløb i henhold til færdselslovens § 124 i.

Til nr. 20-21 og 23-24

§ 125, stk. 1, nr. 5-7, omhandler betinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletid og brug af takografen. I medfør af § 125, stk. 4, kan betinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om brug af takografen undlades, hvis der foreligger særlig formildende omstændigheder.

I medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, skal førerretten frakendes ubetinget, hvis føreren har ført køretøjer, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i takografen eller dennes forbindelser.

§ 126, stk. 1, nr. 7, omhandler ubetinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor der er flere forhold til samtidig pådømmelse, der hver især ville medføre en betinget frakendelse for overtrædelse af bl.a. reglerne om kørsel med overlæs, køre- og hviletid og brug af takografen.

Med de foreslåede bestemmelser ophæves de gældende regler om betinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. 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 lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E).

På tilsvarende vis ophæves de gældende regler om ubetinget frakendelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. 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 ubetinget frakendelse af førerretten til lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E).

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 i øvrigt til pkt. 2.3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Ændringen i § 125, stk. 7, 1. pkt., der med lovforslaget bliver stk. 6, 1. pkt., er en teknisk konsekvensændring som følge af, at § 125, stk. 4, ophæves med lovforslagets § 1, nr. 21.

Til nr. 25-27

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.

I medfør af § 126, stk. 1, nr. 9, skal førerretten ligeledes frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere er pålagt kørselsforbud og har begået et nyt forhold inden tre år efter, at kørselsforbuddet blev pålagt.

Førerretten skal endvidere frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere er frakendt førerretten ubetinget og har begået et nyt forhold inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden, jf. § 126, stk. 1, nr. 10.

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 m.v. 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.

Den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 8 (der med lovforslaget bliver § 126, stk. 1, nr. 7), medfører, at det ved spørgsmålet om ubetinget frakendelse efter bestemmelsen alene har betydning, om en tidligere betinget frakendelse er sket i medfør af § 125, stk. 1-3, og om det nye forhold er en overtrædelse af § 125, stk. 1-3.

Ligeledes medfører den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 9 (der med lovforslaget bliver § 126, stk. 1, nr. 8), at det ved spørgsmålet om ubetinget frakendelse efter bestemmelsen alene har betydning, om det nye forhold er en overtrædelse af § 125, stk. 1-3.

Den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 10 (der med lovforslaget bliver § 126, stk. 1, nr. 9) medfører, at det ved spørgsmålet om ubetinget frakendelse efter bestemmelsen alene har betydning, om en tidligere

ubetinget frakendelse er sket i medfør af § 126, stk. 1, og om det nye forhold er en overtrædelse af § 125, stk. 1-3.

Der skal således ved frakendelsesspørgsmålet efter bestemmelserne ikke tages hensyn til overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen eller tidligere frakendelser for forhold vedrørende overtrædelse af disse regler. Frakendelser for overtrædelse af færdselslovens øvrige regler (dvs. udover køre- og hviletidsreglerne m.v.) og frakendelser for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. har således ikke indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til spørgsmålet om førerretsfrakendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 28

Ændringerne i § 127, 1. pkt., er tekniske konsekvensændringer som følge af, at nummereringen i § 125, stk. 1, og i § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 20 og 23.

Til nr. 29

Efter den gældende bestemmelse i § 125, stk. 1, nr. 5, skal der ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de bestemmelser om største tilladte totalvægt, der er fastsat i medfør af § 85, med mere end 30 pct.

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 1. Overtrædelser med mere end 30 pct. af bestemmelserne om største tilladte totalvægt medfører efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 1, alene frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer.

I den nye bestemmelse tilføjes endvidere ordet ”vogntog” således, at det præciseres, at også en belastning af den tilladte vogntogsvægt på mere end 30 pct. udgør en overtrædelse, der medfører betinget frakendelse af førerretten. Herudover er der med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer i den gældende praksis for frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt.

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. Ved en daglig køretid på 10 timer skal føreren således have overtrådt køretiden med 3 timer og 6 minutter (31 pct.), før førerretten frakendes betinget, og ved en daglig hviletid på 9 timer skal føreren have overtrådt hviletiden med 2 timer og 48 minutter (31 pct.).

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2. Overtrædelser af bestemmelserne om køretid og hviletid medfører efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, alene frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer.

Det følger af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, 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 bestemmelser, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, hæves fra 30 pct. til 40 pct. Ved en daglig køretid på 10 timer skal føreren således have overtrådt køretiden med 4 timer og 6 minutter (41 pct.), før førerretten frakendes betinget, og ved en daglig hviletid på 9 timer skal føreren have overtrådt hviletiden med 3 timer og 42 minutter (41 pct.).

Det følger endvidere af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2, at den ikke finder anvendelse for overtrædelse af bestemmelserne om afholdelse af pauser i køretiden. En overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser i køretiden (artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen)

medfører efter bestemmelsen således ikke længere en betinget frakendelse af førerretten. Føreren vil derfor fremover alene kunne ifalde bøder ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglernes bestemmelser om afholdelse af pauser.

Efter den gældende bestemmelse i § 125, stk. 1, nr. 7, skal der ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode af tre 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 bestemmelser, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 3. Overtrædelser af bestemmelserne om takografen medfører efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 3, alene frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer. Udover ændringen af, hvilke køretøjskategorier frakendelsen vedrører, er der med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer i den gældende praksis for frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om takografen.

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

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 2. Det følger af den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 2, at betinget frakendelse af førerretten under særligt formildende omstændigheder fortsat kan undlades for overtrædelser vedrørende takografen (den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 3). Der er med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer i den gældende praksis for, hvornår frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om takografen kan undlades på grund af særligt formildende omstændigheder.

Efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 2, kan betinget frakendelse af førerretten imidlertid også undlades for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne (den nye § 129, stk. 1, nr. 2), hvis der foreligger særligt 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 færgeregulering 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 2-3 minutter for lang, vil det kunne få store konsekvenser for føreren, hvis anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen afvises med den begrundelse. Er afbrydelsen kun 2-3 minutter for lang, og er der tale om et enkeltstående tilfælde, vil dette skulle betragtes som særligt formildende omstændigheder.

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 tidsmæssig overskridelse af betingelsen om, at der efter den første time skal være mindst to førere om bord på køretøjet til at udføre kørsel, og er der tale om et enkeltstående tilfælde, hvor kørslen efter påstigningen af den anden fører i øvrigt er gennemført under overholdelse af de regler, der er gældende for kørsel med to førere, vil dette skulle betragtes som en særligt formildende omstændighed. En mindre tidsmæssig overskridelse må i denne sammenhæng i almindelighed anses for at foreligge, hvis overskridelsen ikke overstiger 30 minutter. Når der henses til, at den første køretime i henhold til forordningen er valgfri, skal fører nr. to senest stige på køretøjet efter en køretid på 1 time og 30 minutter.

Personlige forhold hos føreren eller misforståelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet kan derimod i forhold til bestemmelsens anvendelsesområde ikke udgøre særligt formildende omstændigheder.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 129 a, stk. 3, finder § 125, stk. 5 og 6 (der med lovforslaget bliver stk. 4 og 5) og § 133 tilsvarende anvendelse på betingede frakendelser af førerretten efter stk. 1. Anvendelse af § 125, stk. 5 (der med lovforslaget bliver stk. 4), for forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, medfører, at betingede frakendelser af førerretten efter § 129 a, stk. 1, sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på tre år fra endelig dom ikke fører motordrevet køretøj under sådanne omstændigheder, at førerretten skal frakendes efter reglerne i §§ 129 a eller b. Endvidere udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

Anvendelse af § 125, stk. 6 (der med lovforslaget bliver stk. 5), for forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, medfører, at hvis føreren begår et nyt forhold omfattet af §§ 129 a eller b i prøvetiden for den betingede frakendelse, fastsætter retten en fælles frakendelse for det nye forhold og den tidligere pådømte overtrædelse.

Henvisningen i § 129 a, stk. 3, til § 133 medfører, at reglerne i retsplejelovens kapitel 93 a også finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af førerretten for frakendelser efter § 129 a.

I medfør af den gældende bestemmelse i § 126, stk. 1, nr. 4, skal førerretten 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.

Bestemmelsen overføres med lovforslaget til den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 1. Kørsel, hvor der er foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser medfører efter den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 1, alene ubetinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer. Herudover er der med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer i den gældende praksis for ubetinget frakendelse af førerretten for kørsel, hvor der er foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser.

Efter den gældende bestemmelse i § 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, eller stk. 2 eller 3. For så vidt angår overtrædelse af reglerne om kørsel med største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og regler vedrørende takografen, skal førerretten dog kun frakendes ubetinget, hvis forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 6 (køre- og hviletidsreglerne), er begået i forbindelse med mere end et kørselsforløb. Ligeledes følger det af bestemmelsen, at førerretten kun frakendes ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7 (reglerne om takografen), alene, idet der dog i disse tilfælde kan ske ubetinget frakendelse, hvis der er tale om særlig grove tilfælde.

De dele af bestemmelsen, der vedrører overtrædelse af reglerne om kørsel med største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og regler vedrørende takografen, overføres med lovforslaget til de nye bestem-

melser i § 129 b, stk. 1, nr. 2, og stk. 2 og 3. Frakendelse af førerretten, hvor der er flere forhold for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og reglerne vedrørende takografen til samtidig pådømmelse, medfører efter de nye bestemmelser i § 129 b, stk. 1, nr. 2, og stk. 2 og 3, alene ubetinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer.

Det følger af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 2, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 1-3. Det følger af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 3, at frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 3 (forhold vedrørende takografen), kun skal ske ubetinget, hvis der er tale om særlig grove tilfælde. Den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 3, svarer således for så vidt angår overtrædelser af reglerne om takografen til den gældende retstilstand, og der er ikke med lovforslaget – udover de køretøjskategorier, som den ubetingede frakendelse vedrører – tilsigtet ændringer i denne retstilstand.

I medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 2, skal frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 2 (køre- og hviletidsreglerne), kun ske ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på mere end én uge. Med bestemmelsen erstattes begrebet ét kørselsforløb i den gældende § 126, stk. 1, nr. 7, 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 for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Begrebet én 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.

Afgørende for, om der skal ske ubetinget frakendelse, vil efter bestemmelsen være, om der i flere uger er begået flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med mere end de foreslåede 40 pct., der vil medføre en betinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer efter den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 1, nr. 2.

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.

Frakendelse af førerretten for overtrædelser af den daglige køretid eller hviletid skal som hidtil alene ske, hvis køretiden eller hviletiden ”isoleret set” er overskredet med mere end 40 pct.

Det betyder, at køretid og hviletid vurderes hver for sig således, at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid.

Formålet med dette er at undgå, at føreren frakendes førerretten for forhold, som isoleret betragtet kun udgør mindre overskridelser, men som på grund af samspillet mellem daglig køretid og daglig hviletid medfører en endog ganske betydelig overskridelse af reglerne.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 3, skal førerretten frakendes ubetinget til de store og tunge køretøjer, hvis føreren 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.

Bestemmelsen svarer til princippet i den gældende § 126, stk. 1, nr. 8. Ifølge den foreslåede bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 3, er det dog alene tidligere betingede frakendelser af førerretten for overtrædelse af § 129 a, stk. 1, om frakendelse for overtrædelse af reglerne om kørsel med største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og regler vedrørende takografen og aktuelle forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, der har betydning for spørgsmålet om ubetinget frakendelse. Hvis føreren tidligere er betinget frakendt førerretten for overtrædelse af færdselslovens øvrige regler, kan førerretten til de store og tunge køretøjer ikke frakendes ubetinget i medfør af bestemmelsen i § 129 b, stk. 1, nr. 3, hvis føreren begår et forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, i prøvetiden. Hvis føreren tidligere er betinget frakendt førerretten i medfør af § 129 a, stk. 1, kan førerretten til de store og tunge køretøjer ligeledes ikke frakendes ubetinget i medfør af bestemmelsen i § 129 b, stk. 1, nr. 3, hvis føreren begår et forhold omfattet af færdselslovens øvrige regler i prøvetiden.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 4, skal førerretten til de store og tunge køretøjer endvidere frakendes ubetinget, hvis føreren tidligere er frakendt førerretten ubetinget i medfør af stk. 1 og har begået et nyt forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden.

Bestemmelsen svarer til princippet i den gældende § 126, stk. 1, nr. 10. Ifølge den foreslåede bestemmelse i § 129 b, stk. 1, nr. 4, er det dog alene tidligere ubetingede frakendelser af førerretten efter § 129 b, stk. 1, om ubetinget frakendelse for overtrædelse af reglerne om kørsel med største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og regler vedrørende takografen og aktuelle forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, der har betydning for spørgsmålet om ubetinget frakendelse. Hvis føreren tidligere er ubetinget frakendt førerretten for overtrædelse af færdselslovens øvrige regler, kan førerretten til de store og tunge køretøjer ikke frakendes ubetinget i medfør af bestemmelsen i § 129 b, stk. 1, nr. 4, hvis føreren begår et forhold omfattet af § 129 a, stk. 1, inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden. Hvis føreren tidligere er ubetinget frakendt førerretten i medfør af § 129 b, stk. 1, kan førerretten til de store og tunge køretøjer ligeledes ikke frakendes ubetinget i medfør af bestemmelsen i § 129 b, stk. 1, nr. 4, hvis føreren begår et forhold omfattet af færdselslovens øvrige regler inden fem år efter udløbet af frakendelsestiden.

Efter stk. 4 i den foreslåede nye bestemmelse kan der under særlig formildende omstændigheder ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget. Bestemmelsen svarer til den gældende bestemmelse i § 126, stk. 2, og der vil således fortsat kunne undlades ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om kørsel med største tilladte totalvægt, køre- og hviletidsreglerne og regler vedrørende takografen, hvis der foreligger særlig formildende omstændigheder.

Hvis der i medfør af den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 4, på grund af særligt formildende omstændigheder sker betinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, selvom der i medfør af stk. 1 skulle ske ubetinget frakendelse, finder § 125, stk. 4 og 5, og § 133 tilsvarende anvendelse. Der henvises herved nærmere til bemærkninger vedrørende den nye bestemmelse i § 129 a, stk. 3.

Efter stk. 5 i den nye bestemmelse i § 129 b skal en fører, der ubetinget frakendes førerretten til de store og tunge køretøjer efter stk. 1, aflevere sit kørekort til politiet. Tilsvarende gælder, hvis førerretten til de store og tunge køretøjer er blevet midlertidigt inddraget efter § 130, stk. 1.

Føreren vil herefter skulle ansøge om at få udstedt et nyt kørekort med angivelse af de kategorier, som vedkommende fortsat har ret til at føre (almindelig bil og evt. motorcykel). Når frakendelsestiden er udløbet vil føreren skulle anmode om at få kørekortet ombyttet til et kørekort med angivelse af alle de kategorier, som føreren efter gen-erhvervelse har ret til at føre. Det er en forudsætning, at betingelserne for gen-erhvervelse er opfyldt, jf. lovforslagets bestemmelse i § 1, nr. 4, og den gældende bestemmelse i § 60 a, stk. 1, ligesom kørekortbekendtgørelsens almindelige regler om gyldighedstid for førerret til de

forskellige kategorier vil være gældende. Hvis gyldighedstiden for førerretten til en eller flere af de store og tunge køretøjer er udløbet i løbet af frakendelsesperioden, vil disse skulle fornys i overensstemmelse med kørekortbekendtgørelsens regler herom forud for ombytning.

For hver ombytning betales 120 kr., jf. lovforslagets § 1, nr. 18 og 19, der indfører hjemmel til opkrævning af betaling for de omhandlede udstedelser af nye kørekort. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil i øvrigt fastsætte de nærmere regler om behandling af de pågældende ombytningsager i kørekortbekendtgørelsen, der indeholder regler om administrationen af kørekortområdet.

Ifølge stk. 6 i den nye bestemmelse i § 129 b finder § 128, §§ 130-132, § 132 b og § 133 tilsvarende anvendelse, hvis førerretten til de store og tunge køretøjer frakendes ubetinget i medfør af § 129 b, stk. 1. Færdselslovens almindelige regler om frakendelsestidens længde m.v. for ubetingede frakendelser (§ 128), inddragelse af førerretten m.v. under sagen (§ 130), virkning af anke m.v. (§ 131), generhvervelse af førerret inden frakendelsestidens udløb (§§ 132 og 132 b) og erstatning for inddragelse eller frakendelse af førerret (§ 133) finder således også anvendelse ved ubetinget frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer i medfør af § 129 b, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2.1-2.3.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 30-32

I medfør af færdselslovens gældende regler skal køretøjet konfiskeres, hvis ejeren af køretøjet 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, og føreren to gange tidligere inden for de seneste tre år er ubetinget frakendt førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 1-6, 11 eller 12, herunder konstruktivt indgreb i takografen), 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 nummerringen i § 125, stk. 1, og § 126, stk. 1, ændres med lovforslagets § 1, nr. 20 og 23. 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 efter lovens ikrafttræden 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.

Til nr. 33

Som konsekvens af ændringen i lovforslagets § 1, nr. 34, nyaffattes overskriften til kapitel 19a.

Til nr. 34

Med forslaget til den nye § 134 d, undtages Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR) fra kundgørelse i Lovtidende, og transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af forskriften, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås.

Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej (ADR), henvender sig alene til en meget begrænset, professionel brugerreds. Indholdet af Europæisk konvention om transport af farligt gods ad vej blive gjort offentligt tilgængelig via Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at lovens § 1, nr. 1, og nr. 33-34, der vedrører ændring af færdselslovens definition af blokvogn 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-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 2-32 (ændringer af sanktioner på køre- og hviletidsområdet). Ændringerne af sanktioner på køre- og hviletidsområdet, og navnlig indførelsen af det særlige frakendelsessystem for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v., nødvendiggør relativt omfattende ændringer af politiets IT-systemer og de administrative procedurer og regler på kørekortområdet. Lovens § 1, nr. 2-32, 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 straffastsættelsen for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne m.v. – 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.

Sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden, vil skulle endeligt afgøres efter de nye regler, som ikke var gældende ved pådømmelsen i første instans. Straffen må dog ikke blive strengere end efter de tidligere regler, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

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.

Det medfører, at domme for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v., der er afsagt, før lovens ikrafttræden, har gentagelsesvirkning på kørsler foretaget efter lovens ikrafttræden efter de regler, der gælder, når det nye forhold skal pådømmes, selv om disse regler afviger fra de regler om gentagelsesvirkning, der gjaldt ved afsigelse af den tidligere dom. Dette gælder i medfør af straffelovens § 5 både i relation til strafudmålingen og for spørgsmålet om idømmelse af andre retsfølger, herunder førerretsfrakendelse.

Idømte førerretsfrakendelser eller pålagte kørselsforbud fra før lovens ikrafttræden vil derfor ikke have gentagelsesvirkning i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer efter den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, medmindre de tidligere idømte førerretsfrakendelser alene skyldes forhold, der er omfattet af de gældende § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7, dvs. forhold vedrørende indgreb i køretøjets takograf, kørsel med overlæs, køre- og hviletidsreglerne og takografen.

Med hensyn til *stk. 3* bemærkes, at straffelovens § 3, stk. 1, alene regulerer spørgsmålet om strafbarhed og straf. Straffelovens § 3, stk. 1, regulerer således ikke spørgsmålet om førerretsfrakendelse, da førerretsfrakendelse ikke er straf, men alene en anden retsfølge.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bør lovforslagets regler om det nye frakendelsessystem for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. finde anvendelse på forhold, der er begået

inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden. Da dette ikke følger af straffelovens § 3, stk. 1, foreslås det i lovforslagets § 2, stk. 3, at lovforslagets § 1, nr. 2-11, og nr. 15-32, der vedrører det nye frakendelsessystem for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, finder anvendelse på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden.

Bestemmelsen medfører, at for forhold, som måtte være begået før lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden, skal spørgsmålet om førerretsfrakendelse – i lighed med spørgsmålet om straf – afgøres efter lovforslagets regler. Dog må førerretsfrakendelsen ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet, jf. straffelovens § 4, stk. 2.

Tilsvarende gælder for sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, og som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden. Også i disse sager vil spørgsmålet om førerretsfrakendelse skulle endeligt afgøres efter de nye regler, forudsat at dette ikke medfører et strengere resultat.

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

Baggrunden for bestemmelsen er, at der med de nye foreslåede regler om frakendelse af førerretten på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v. kun kan ske frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer. Er en person før lovens ikrafttræden ubetinget frakendt førerretten til samtlige køretøjskategorier for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne m.v., der efter de foreslåede regler i lovforslagets § 1, nr. 29, alene vil medføre frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, bør førerretten til almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategori A1, A2 og A) kunne generhverves, jf. herved princippet i straffelovens § 3, stk. 2.

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

Oplysninger om grundlaget/hjemlen for en førerretsfrakendelse vil fremgå af dommen i den pågældende sag.

I de tilfælde, hvor generhvervelse af førerretten til almindelig bil og motorcykel kan finde sted, er det en betingelse, at føreren har gennemført kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen indenfor de frister, som er angivet i § 60 a, stk. 12.

Spørgsmålet om generhvervelse af førerretten træffes af retten. Ansøgning herom indgives som i dag til politiet, der herefter indbringer anmodningen om generhvervelse for retten.

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.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende lov

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 3, affattes således:

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

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

3. I § 60 a indsættes som stk. 11 og 12:

»Stk. 11. Har retten til at føre lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) 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. Har førerretten været frakendt i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 1, kan retten dog kun generhverves, hvis føreren har gennemført kursus i lastsikring og overlæs efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Har førerretten været frakendt i medfør af § 129 b, stk. 1, nr. 1, eller nr. 2-4, jf. § 129 a, stk. 1, nr. 2-3, kan retten dog kun generhverves, hvis føreren har gennemført kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

Stk. 12. Kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen skal være gennemført inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af førerretten. Beståelse af kontrollerende køreprøve, jf. § 60 a, stk. 1, fritager ikke for gennemførelse af de kurser, der er nævnt i stk. 11, 2. og 3. pkt.«

§ 2. I denne lov forstås ved:

1-2) ---

3. *Blokvogn*: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods.

4-30) ---

§ 60 a. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, hvis en kontrollerende køreprøve består.

Stk. 2-10. ---

§ 60 b. Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget

som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består eller vedkommende nægter at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af ANT-kursus.

§ 60 c. Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 9 eller 11, eller stk. 3, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført fornyet, særlig køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

Stk. 2. Er kørselsforbud pålagt i medfør af § 127 for forhold omfattet af § 125, stk. 1, nr. 8 eller 9, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, kan førerretten kun gengives, hvis føreren forinden har gennemført et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus) og har bestået en kontrollerende køreprøve.

Stk. 3. For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget

1) i medfør af § 126, stk. 1, nr. 5,

2) ---

4. I § 60 b indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Er retten til at føre lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E) frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, eller § 129 b, stk. 4, skal føreren ikke aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 1, skal føreren dog inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurset i lastsikring og overlæs. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 a, stk. 1, nr. 2 eller 3, skal føreren inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen. Er førerretten frakendt betinget i medfør af § 129 b, stk. 4, skal føreren inden en nærmere fastsat frist gennemføre kurset i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen i henhold til § 60 a, stk. 11, 2. og 3. pkt.

Stk. 3. Førerretten til de kategorier, der er omfattet af stk. 2, inddrages, hvis føreren ikke gennemfører kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen inden for fristen. En fører, hvis førerret er inddraget, skal aflevere sit kørekort til politiet. Kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen 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«.

3) som følge af at føreren har gjort sig skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, eller stk. 3, der medfører en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 8 eller 10.

Stk. 4. ---

§ 60 e. Transport-, bygnings- og boligministeren 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.

Stk. 2-5. ---

§ 117. ---

Stk. 2. Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis

1-7) ---

8) føreren findes skyldig i forhold, der er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1 og 3-5, eller § 126, stk. 1, nr. 3.

§ 118. ---

Stk. 2-5. ---

Stk. 6. Straf efter stk. 1 kan under de i § 126, stk. 1, nr. 5, nævnte omstændigheder stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

Stk. 7. ---

Stk. 8. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. 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 bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.

Stk. 9-10. ---

§ 118 a. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse ved overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. Bøderne for de i 1. pkt. nævnte overtrædelser udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500.

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, ændres »(ANT-kurset)« til: »(ANT-kurset), kurset i lastsikring og overlæs, kurserne i køre- og hviletidsregler og brug af takografen«.

10. I § 117, stk. 2, nr. 8, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 1 og 3-5« til: »§ 125, stk. 1, nr. 1, 3 og 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 er 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 er omfattet af 2. pkt. Det skal endvidere indgå som en særligt skærpende omstændighed, om den effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne, som er omfattet af 2. pkt., er søgt forhindret.«

13. I § 118 a, stk. 5, indsættes som 3.-5. 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 særligt skærpende omstændigheder.«

14. I § 118 a indsættes som stk. 6 og 7:

»Stk. 6. De bøder, der er nævnt i stk. 5 halveres, når der er tale om bøder for overtrædelse af bestemmelser om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er

nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser om afholdelse af pauser i køretiden i regler, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. De bøder, der er nævnt i 1. pkt., kan nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.

Stk. 7. De beløb, der er nævnt i stk. 5, 3. og 4. pkt., reguleres hvert femte år fra lovens ikrafttræden. Det fremkomne beløb afrundes til nærmeste 500 delelige kronebeløb. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert femte år.

§ 119. ---

Stk. 2. Domsmand medvirker, jf. dog stk. 3, i sager,

1) ---

2) hvor der bliver spørgsmål om ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 5, eller

3)---

Stk. 3-5. ---

§ 119 a. Hvis en sag efter § 125, stk. 1, nr. 3-10, § 125, stk. 2 eller 3, § 126, stk. 1, nr. 1-4, § 129, stk. 1, nr. 3-6, eller § 129, stk. 3, nr. 1, 2 eller 4, ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager kørselsforbud, frakendelse af førerretten eller frakendelse af retten til at føre lille knallert i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum og en eventuel udskydelse af det tidspunkt, hvor den pågældende efter sin alder kan få udstedt kørekort.

Stk. 2-5. ---

§ 124 h. For udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 63, stk. 7, betales 120 kr.

Stk. 2. ---

§ 124 h. For udstedelse af kørekort til personer, der har førerret til en eller flere kategorier, og som har måttet aflevere deres kørekort i medfør af § 63, stk. 7, betales 120 kr.

Stk. 2. ---

15. I § 119, stk. 2, nr. 2, ændres »§ 126, stk. 1, nr. 5« til: »§ 126, stk. 1, nr. 4«.

16. I § 119 a, stk. 1, ændres »§ 125, stk. 1, nr. 3-10« til: »§ 125, stk. 1, nr. 3-7« og »§ 126, stk. 1, nr. 1-4«.

17. 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,«.

18. I § 124 h, stk. 1, indsættes efter »§ 63, stk. 7,«: »eller § 129 b, stk. 5,«.

19. I § 124 h, stk. 3, indsættes efter »jf.«: »§ 60 a, stk. 11, eller«.

18. I § 124 h, stk. 1, indsættes efter »§ 63, stk. 7,«: »eller § 129 b, stk. 5,«.

19. I § 124 h, stk. 3, indsættes efter »jf.«: »§ 60 a, stk. 11, eller«.

§ 125. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

1-4) ---

- 5) 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.,
- 6) 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.,
- 7) 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,
- 8) føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1,
- 9) føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, 2. pkt., eller en overtrædelse af § 54, stk. 2, der ikke er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 2,
- 10) føreren har benyttet en stor knallert, som er konstruktivt ændret med henblik på hastighedsforøgelse, eller som er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km/t. eller derover, og som føreren er ejer (bruger) af, hvis føreren en gang tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 67, stk. 2, ved at være ejer (bruger) af en stor knallert i en sådan ulovlig stand, eller
- 11) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

§ 125. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Under særlig formildende omstændigheder kan betinget frakendelse af førerretten efter stk. 1, nr. 7, undlades.

Stk. 5. Betinget frakendelse af førerretten sker 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.

Stk. 6. Begår den dømte i prøvetiden et nyt forhold, der medfører frakendelse af førerretten, fastsætter retten en fælles frakendelse for dette forhold og den tidligere pådømte lovovertrædelse.

Stk. 7. Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-6. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

§ 125. ---

20. § 125, stk. 1, nr. 5-7, ophæves.

Nr. 8-11 bliver herefter nr. 5-8.

21. § 125, stk. 4, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 4-6.

Stk. 2-6. ---

Stk. 7. Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-6. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

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

1-3) ---

4) har ført køretøjet, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets takograf eller dets forbindelser,

5-6) ---

7) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-10, eller stk. 2 eller 3, dog således at to forhold omfattet af henholdsvis § 125, stk. 1, nr. 3 og 10, som er begået samtidig, i denne forbindelse dog anses for ét forhold, og 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,

8) tidligere er frakendt førerretten betinget og har begået et nyt forhold i prøvetiden,

9) tidligere er pålagt kørselsforbud og har begået et nyt forhold inden 3 år efter, at kørselsforbuddet blev pålagt,

10) tidligere er frakendt førerretten ubetinget og har begået et nyt forhold inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden,

11-12) ---

Stk. 2-3. ---

§ 127. Hvis en forseelse omfattet af § 125, stk. 1, nr. 1-4, 8, 9 eller 11, § 125, stk. 3, eller § 126, stk. 2, jf. § 126, stk. 1, nr. 1, 2, 5, 6, 11 eller 12, bliver begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse. Ved et kørselsforbud inddrages førerens ret til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, indtil særlig køreundervisning eller ANT-kursus, jf. § 60 c, stk. 1 og 2, er gennemført og kontrollerende køreprøve er bestået.

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

23. § 126, stk. 1, nr. 4, ophæves.

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

24. § 126, stk. 1, nr. 7, der bliver nr. 6, affattes således:

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

25. 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«.

26. I § 126, stk. 1, nr. 9, der bliver nr. 8, indsættes efter »forhold«: »omfattet af § 125, stk. 1-3«.

27. 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«.

28. 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«.

29. Efter § 129 indsættes før overskriften for § 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 lille og stor lastbil med og uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C og C/E), lille og stor bus med og uden stort påhængskøretøj (kategori D1, D1/E, D og D/E) og almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E), hvis

- 1) føreren under kørsel med et køretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte bestemmelser 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 bestemmelser, 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 tre 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 bestemmelser, 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. 4 og 5, og § 133 finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1.

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

- 1) 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) har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 2 og 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 fem år efter udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 2. Frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 2, skal kun ske ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på mere end én uge.

Stk. 3. Frakendelse efter stk. 1, nr. 2, for flere forhold, der alene er omfattet af § 129 a, stk. 1, nr. 3, skal kun ske ubetinget, hvis der er tale om særlig grove tilfælde.

§ 133 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Konfiskation skal desuden ske, hvis

- 1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1-6, 11 eller 12, og
- 2) ---

Stk. 4. Konfiskation skal endvidere ske, hvis

- 1) ---
- 2) den pågældende tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 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.

Stk. 5. Konfiskation skal også ske, hvis

- 1) ---
- 2) den pågældende tidligere, inden for de seneste 5 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført ubetinget frakendelse, 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.

Stk. 6-14. ---

Kapitel 19 a

Administrative bestemmelser

Stk. 4. Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1 ellers skulle ske ubetinget. I disse tilfælde finder § 125, stk. 4 og 5, og § 133 tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Den, hvis førerret til kategorierne omfattet af stk. 1 er frakendt eller midlertidigt eller endeligt er inddraget, skal aflevere sit kørekort til politiet.

Stk. 6. § 128, §§ 130-132, § 132 b og § 133 finder tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af stk. 1.«

30. 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,«.

31. 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«.

32. 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«.

33. Titlen til kapitel 19 a affattes således:

”Kapitel 19 a

Administrative bestemmelser og kundgørelse”

34. Efter § 134 c indsættes:

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

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren 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, gøres offentlig tilgængelig.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 2-32.

Stk. 3. § 1, nr. 2-11, og nr. 15-32, finder anvendelse på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden.

Stk. 4. Personer, der inden lovens ikrafttræden er frakendt førerretten ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, eller § 126, stk. 1, nr. 7-10, for forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5-7, kan efter lovens ikrafttræden generhverve retten til at føre almindelig bil (kategori B), lille, mellemstor og stor motorcykel (kategori A1, A2 og A), hvis kursus i lastsikring og overlæs og/eller kurser i køre- og hviletidsregler og brug af takografen er gennemført indenfor de frister, som er angivet i § 60 a, stk. 12, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bilag 2

Grupper af overtrædelser af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (Takografaffordningen), som kategoriseret i forordning nr. 403/2016 af 18. marts 2016

Nr.	Retsgrundlag	Type af overtrædelse	Alvorsgrad ¹				
			MSI	VSI	SI	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 (flermåndsbetjening)			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 takografen udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion		X		

¹MSI = 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	Alvorsgrad ¹
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

¹MSI = 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	Alvorsgrad ¹
§ 4	Manglende oplysninger om registreringsnumre på diagramark ved skift af køretøj.	MI
§ 5	Unødigt udtagning af førerkort	VSI
§ 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 fratræden	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

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