

F. t. l. vedr. færdselsloven

Det nævnes i notatet, at en mulighed kunne være at sætte bødens størrelse for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 1, i forhold til bødestørrelsen for de overtrædelser, som er begået af føreren af køretøjet, så bødestørrelsen varierer afhængigt af førerens overtrædelse. En sådan ordning ville imidlertid ikke være direkte anvendelig i tilfælde, hvor føreren har forskyldt en frihedsstraf, klip i kørekortet eller frakendelse af førerretten. Hertil kommer, at straffen til ejeren (brugeren) for at undlade at efterkomme oplysningspligten i meget høj grad ville bero på alvoren af førerens lovovertrædelser, som typisk ikke kan bebrejdes ejeren af køretøjet.

En anden mulighed kunne være at fastsætte bøden for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 1, til 5.000 kr. i alle tilfælde, dvs. uanset køretøjets art.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder det imidlertid for vidtgående at straffe ejere (brugere) af andre køretøjer end busser og lastbiler med samme bøde som ejere af de tunge køretøjer. Der henvises i den forbindelse til, at overtrædelser vedrørende busser og lastbiler langt oftere end overtrædelser med andre køretøjer vil være begået i erhvervsforhold, at busser og lastbiler kan udgøre en større risiko for færdselssikkerheden end andre køretøjer, og at førere af disse køretøjer kan unddrage sig højere bøder end andre, f.eks. for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, hvilket bøden på 5.000 kr. er en afspejling af.

Det foreslås i notatet, at bødestørrelsen i stedet fastsættes til det halve, dvs. 2.500 kr., som formentlig vil have en sådan betydning for de fleste privatpersoner, at bøden kan have en præventiv effekt, og som overstiger bødestørrelsen i de fleste sager om hastigheds-overtrædelser konstateret ved automatisk hastighedskontrol. I 2007 blev 50 pct. af bøderne i forbindelse med automatisk trafikkontrol således fastsat til 500 kr., og 99,5 pct. af bøderne blev fastsat til beløb på 2.500 kr. eller derunder. Den gennemsnitlige bøde var på ca. 865 kr. (2007-niveau).

2.1.3. Justitsministeriets overvejelser

Oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1, er i mange tilfælde – ikke mindst i sager med automatisk trafikkontrol – et væsentligt led i politiets efterforskning af færdselsforseelser begået af andre end køretøjets ejer (brugere).

Da den fører, som har begået forseelsen, i sager vedrørende andre køretøjer end busser og lastbiler typisk er enten en nærstående, en ven eller en bekendt af køretøjets ejer (brugere), det vigtigt, at ejeren (brugeren) også i disse tilfælde har et klart incitament til at oplyse førerens identitet over for politiet.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten og Rigspolitiet i, at den nuværende bødestraf på 500 kr. for tilsidesættelse af oplysningspligten er af forholdsvis beskeden karakter og ikke kan antages at have nogen større præventiv effekt. Endvidere svarer bødestørrelsen til den almindelige mindstebøde for færdselslovovertrædelser, hvilket kan medføre, at ejeren (brugeren) af køretøjet vælger at vedtage en bøde for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 1, med henblik på at skåne føreren for de ofte langt alvorligere sanktioner, som den begåede færdselsforseelse ellers kunne medføre.

Justitsministeriet kan således tiltræde Rigsadvokatens anbefaling om at hæve bøden for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 1, vedrørende andre biler end lastbiler og busser.

Justitsministeriet er endvidere enig i Rigsadvokatens og Rigspolitiets synspunkter vedrørende det fremtidige bødeniveau og kan således tilslutte sig forslaget om, at bøden fremover bør fastsættes til 2.500 kr.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1.

3. Køre- og hviletidsreglerne

Reglerne på køre- og hviletidsområdet findes i Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 (køre- og hviletidsforordningen), Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 med senere ændringer (kontrolapparatforordningen) og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).

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

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

Kontrolapparatforordningen indeholder regler om installation og anvendelse af kontrolapparater i køretøjer, der er omfattet af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. Formålet med kontrolapparatet er at registrere førerens køre- og hviletid, så det kan kontrolleres, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes. Der findes både analoge kontrolapparater,