

hvor førerens køre- og hviletid registreres på diagrammark (også kaldet køreskiver), og digitale kontrolapparater, hvor registreringerne sker dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort.

Forordningen indebærer endvidere en række forpligtelser for chaufføren med hensyn til betjening af kontrolapparatets indstillingsknapper samt anvendelse af diagrammark og førerkort, herunder regler om udfyldning af diagrammark med oplysninger om bl.a. chaufførens navn, tidspunkt og sted for begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse, kilometertællerens stand m.v.

AETR-overenskomsten indeholder regler om køre- og hviletid og kontrolapparat, som i visse tilfælde finder anvendelse i stedet for forordningerne, selv om et køretøj kører på EU's område, jf. køre- og hviletidsforordningen artikel 2, kontrolapparatforordningens artikel 3 og AETR's artikel 2.

3.1. Sanktionerne på køre- og hviletidsområdet

3.1.1. Gældende ret

Førerens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen samt de tilsvarende regler i AETR straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. §§ 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, som ændret ved bekendtgørelse nr. 975 af 16. juli 2007 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Arbejdsgiveren (ejereren/brugeren af køretøjet) kan pålægges bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, når kørslen er foretaget i hans interesse, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættelig eller uagtsom (objektivt ansvar), jf. § 13 i bekendtgørelsen. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens § 25, jf. § 14 i bekendtgørelsen.

De nævnte straffebestemmelser er udstedt i medfør af færdselslovens § 118, stk. 8-10, jf. § 86 a.

3.1.1.1. Skærpelsen af sanktionerne i 2005

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, ligesom der blev indført hjemmel til frakendelse af førerretten.

Baggrunden for skærpelsen af sanktionerne var blandt andet, 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 kan medføre fare for færdselssikkerheden. For så vidt angår overtrædelse af regler i kontrol-

apparatforordningen blev der særlig henvist til, at overholdelsen af reglerne er helt afgørende for kontrollen med overholdelsen af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Indtil lovændringen var bødestørrelsen for overtrædelse af både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen i alle tilfælde 500 kr. for føreren og 1.000 kr. for arbejdsgiveren.

Med lovændringen blev der indført et graderet bodesystem 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 procent. Samtidig straffes arbejdsgiveren med en bøde på det dobbelte, dvs. 200 kr. for hver procent.

Der blev dog samtidig indført en generel tolerancegrænse på 5 procent, så der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen er på 5 procent eller mere. Tolerancegrænsen er siden blevet øget administrativt for så vidt angår pauser, så der kun rejses tiltale, hvis pausen er mere end 5 minutter for kort, jf. afsnit 3.1.1.2. nedenfor.

Lovændringen indebar endvidere, at hvis en pause eller et hvil er mere end 5 pct. for kort, beregnes den samlede køretid, som om der ikke er holdt en pause/et hvil, idet køretiden på hver side af den utilstrækkelige pause/det utilstrækkelige hvil lægges sammen (også kaldet kumulation af køretid). Denne ordning er siden blevet lempet administrativt, så der kun sker kumulation af køretiden, hvis en pause er mere end 1/3 for kort og et hvil er mere end 1 time for kort, jf. afsnit 3.1.1.2. nedenfor.

For overtrædelser af kontrolapparatforordningen indebar lovændringen, at der fastsættes en bøde på 3.000 kr. for førerens vedkommende og en bøde på 6.000 kr. til arbejdsgiveren for hver enkelt overtrædelse. Der er dog siden administrativt indført visse undtagelser hertil, jf. afsnit 3.1.1.2. nedenfor.

Ved lovændringen blev der endvidere indført hjemmel i færdselsloven til frakendelse af førerretten ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Formålet hermed var bl.a. at give føreren et yderligere incitament til at undgå de overskridelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden, idet de alvorligste overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen – ud over en betydelig bøde – medfører en betinget frakendelse af førerretten.

I henhold til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, frakendes førerretten således betinget, hvis føreren har overtrådt grænserne for køre- og hviletid med mere end 30 pct. Endvidere følger det af § 126, stk. 1, nr. 7,