

mange år og ikke var blevet skærpet, således som det var tilfældet på flere andre områder vedrørende tunge køretøjer.

Ved fastsættelsen af det nye højere sanktionsniveau og regler om frakendelse af førerretten blev der lagt vægt på, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne medfører en betydelig risiko for medtrafikanter og for passagerer i busser mv., som tydeligere bør afspejles i sanktionsniveauet, og at bøderne også skulle forhøjes i takt med grovheden af overtrædelserne. Bøderne vedrørende overtrædelse af kontrolapparatforordningen blev ligeledes forhøjet, idet overholdelsen af reglerne i denne forordning er af afgørende betydning for kontrollen med køre- og hviletidsreglerne. Der blev også lagt vægt på, at der er tale om overtrædelser, der begås i erhvervsforhold, og at der ved overtrædelserne kan opnås en væsentlig fortjeneste.

Siden er der ved to cirkulæreskrivelser af henholdsvis 31. oktober 2006 og 30. marts 2007 fra Justitsministeriet sket lempelser vedrørende sanktionerne bl.a. som følge af, at vognmænd og chauffører har gjort gældende, at bøderne på området var for høje, og at der skete frakendelse af førerretten i for vidt et omfang, hvilket er for stor en belastning både for virksomheder og førere i branchen.

Denne undersøgelse er gennemført efter anmodning fra Justitsministeriet med henblik på ministeriets vurdering af, om der er behov for yderligere ændringer af sanktionssystemet end dem, der er gennemført ved Justitsministeriets to nævnte cirkulæreskrivelser.

Undersøgelsen omfatter 514 sager, der er afgjort i perioden fra 11. april 2007 til og med 31. oktober 2007, dog er en enkelt sag med en større bøde, afgjort efter denne periode. I perioden fra 1. november 2007 til udgangen af december 2007 er der afgjort yderligere 164 sager. Der er således i en periode på mindre end ni måneder afgjort mere end 670 sager, der har medført straf.

Dette sagsantal, der er betydeligt, viser, at der fortsat er mange overtrædelser på køre- og hviletidsområdet.

Undersøgelsen giver i afsnit 4 en oversigt over bødestørrelserne. Der er i 81 pct. af samtlige sager tale om bøder i niveauet op til og med 9.000 kr. 14 pct. af sagerne er afgjort med bøder i niveauet 9.001 – 20.000 kr., mens kun knap 5 pct. af sagerne har medført bøder, der er højere end 20.000 kr., jf. nærmere afsnit 4.2.

Der er dog blandt de undersøgte sager en mindre del, der har medført bøder, som må anses for at være meget betydelige for den chauffør eller virksomhed, der er pålagt bøden. Kendetegnen- de for disse sager med højere bøder er, at de omfatter adskillige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og/eller kontrolapparatforordningen – og eventuelt også anden lovgivning. Den højeste bøde er som nævnt på 170.500 kr. til en virksomhed, men denne sag omfattede også meget betydelige overtrædelser begået i virksomheden. Der er imidlertid en væsentlig afstand ned til de øvrige højere bøder på 76.000 kr., 73.000 kr., 70.000 kr. og 47.000 kr.

Endvidere viser den summariske gennemgang, der er foretaget af sager afgjort i perioden 1. november til 31. december 2007, at langt de fleste sager (144 af 164 sager svarende til ca. 87 pct.) fra denne periode er afgjort med bøder, der ligger i intervallet indtil 10.000 kr.

Det er på denne baggrund Rigspolitiets og Rigsadvokatens opfattelse, at bøderne på køre- og hviletidsområdet ikke generelt kan antages at være meget høje.

I den forbindelse bemærkes også, at bøderne i langt de fleste tilfælde er fastsat helt i overensstemmelse med de takstmæssige bøder på området.

Der er dog også en del sager – herunder også sager, der er afgjort udenretligt – hvor der ved beregningen af bøden er udvist konduite, således at der ikke er sket en sammenlægning af flere bøder med deres fulde beløb, eller der er på anden måde foretaget en reduktion af de takstmæssige bøder. Denne praksis har bl.a. været begrundet i, at der skulle gives branchen en periode til at indstille sig på, at overtrædelser af reglerne ville medføre mere betydelige sanktioner end tidligere. også fremover vil der i særlige tilfælde – efter en konkret vurdering af sagens omstændigheder – kunne være anledning til at fravige princippet om en fuldstændig sammenlægning af takstmæssige bøder.

Herudover er der fundet et antal sager, hvor der efter en umiddelbar vurdering ikke er taget hensyn til de lempelser, der er gennemført ved Justitsministeriets to cirkulæreskrivelse. Dette overgangsproblem vil blive løst ved en fornyet gennemgang af sagerne, hvor det vurderes, om der er grundlag for genoptagelse.

Undersøgelsen viser herudover, at der kun i forholdsvis få sager er sket frakendelse af fører-