

Nye regler for køre- og hviletid

De eksisterende køre- og hviletidsregler har ikke øget trafiksikkerheden eller forbedret arbejdsvilkårene, og derfor ændres reglerne. Særligt kan branchen glæde sig til lavere straffe og begrænset frakendelse af kørekortet ved lovovertrædelser.

Siden ændringen af færdselsloven i 2005 har utallige transportvirksomheder og chauffører levet med uigennemskuelige og uretfærdige sanktionsforhold. Erfaringen har dog vist, at sanktionerne ikke tilnærmelsesvis har øget trafiksikkerheden eller forbedret arbejdsvilkårene for chaufførerne, hvilket ellers har været intentionerne bag bekendtgørelsen og EU-forordningen på området.

Derfor har Folketinget den 30. maj 2017 vedtaget et nyt lovforslag, der giver myndighederne større mulighed for at foretage konkrete vurderinger ved de enkelte overtrædelser, så sanktionerne er transparente og proportionelle til reglernes formål.

Lovforslaget træder i kraft den 1. juli 2017, men allerede nu vil man kunne få gavn af de nye regler, hvis blot ens sag ikke er endelig afgjort ved domstolene. Særligt vigtigt er det at bemærke, at hvis man har fået frakendt førerretten ubetinget, vil der i visse tilfælde være mulighed for at kunne generhverve retten til at føre en almindelig bil eller motorcykel.

Vi gennemgår her de centrale ændringer, som træder i kraft den 1. juli 2017.

Strafudmålingen gradueres

De forhenværende regler for fastsættelsen af bødeniveauet til chaufførerne og transportvirksomhederne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen eller køre- og hviletidsforordningen tog hverken højde for karakteren af førerens overtrædelse, eller for hvilke foranstaltninger virksomheden havde truffet for at sikre en overholdelse af den pågældende forordning.

Transport- og bygningsministeriet har med den ændrede lovgivning lagt vægt på, at bødestørrelsen skal lempes ved overtrædelser, som *alene* skyldes sjuusk eller forglemmelse, og hvor overtrædelsen ikke har betydning for muligheden for at føre kontrol.

Fremover bliver lovovertrædelserne inddelt i fire kategorier med væsentlige nedsættelser af bøden for mindre overtrædelser, som ikke er foretaget bevidst, hvilket gør bødestørrelserne mere proportionale.

Konkret betyder det, at førernes bøder for mindre overtrædelser og alvorlige overtrædelser nedsættes fra henholdsvis 2.000 kr. og 3.000 kr., til henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse. Bøderne til transportvirksomheden nedsættes også, men forbliver det dobbelte af bøderne til chaufføren.

Der bliver ligeledes indført et bødeloft, som skal sikre, at strafudmålingen i det konkrete tilfælde ikke står i misforhold til sagens karakter på baggrund af de standardiserede takster. Bødeloftet gælder både for chauffører og transportvirksomheder og betyder, at chauffører fremover maksimalt kan pålægges at betale kr. 30.000 i bøde, mens transportvirksomheden maksimalt skal betale kr. 60.000 pr. chauffør.

Førerretten kan kun frakendes C- og D-køretøjer

Tidligere var det sådan, at de tilfælde hvor en overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen medførte en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten, blev chaufføren frakendt førerretten til samtlige kategorier, som chaufføren havde kørekort til.

Folketinget har dog vurderet, at det var unødigt og uproportionel indgriben at frakende førerretten til samtlige erhvervede køretøjskategorier, herunder retten til at føre almindelig bil eller motorcykel.

Med den nye lovgivning kan chaufføren kun frakendes førerretten til kørsel med køretøjer omfattet af køre- og hviletidsreglerne, dvs. kategori C- og D-køretøjer, og ikke til sin almindelige personbil. Man kan faktisk allerede nu få sit kørekort tilbage til almindelig bil og motorcykel, hvis man inden 1. juli 2017 ubetinget har fået frakendt kørekort til samtlige køretøjer.

Forenkling af "pausereglerne"

Der har i længere tid hersket usikkerhed om anvendelsen af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, og indførslen af "lempelsescirkulæret" i 2007 gjorde ikke fortolkning af, hvilke pauser der afbryder et kørselsforløb, lettere. Retspraksis på området er ligeledes tvetydigt.

Der har derfor fra Transport- og bygningsministeriets side været et ønske om at forenkle reglerne ved at ophæve "lempelsescirkulæret". Det betyder, at en lang række af de særlige tolerancegrænser for artikel 7 samt reglerne om pausebøder fjernes.

Efter lovændringen sker beregning af overtrædelser i forhold til de krav til pauser og køretider, der er fastsat i køre- og hviletidsforordningen, og der vil ikke være specielle tolerancegrænser på afholdte pauser. Tilpasningen til forordningens bestemmelser bidrager også til en mere ensartet håndhævelse af reglerne i EU.

Konkret betyder det, at kørselsperioden først afbrydes ved afholdelse af en samlet pause på mindst 45 minutter eller ved en opdelt pause, når en pause på mindst 15 minutter af en pause på mindst 30 minutter er afholdt. Herefter gælder reglerne om, at der kun rejses tiltale i de sager, hvor den generelle tolerancegrænse på 5 % af køretiden er overskredet.

Vil du vide mere?

Lovændringen medførte yderligere ændringer af reglerne på køre- og hviletidsområdet, som vi løbende informerer om frem til og efter, at lovforslaget træder i kraft.

Hvis du vil vide mere allerede nu, er du velkommen til at kontakte advokat og partner Ulla Fabricius på uf@njordlaw.com eller tlf. 77 40 10 12.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12

UF@NJORDLAW.COM