

RIGSPOLITIET

POLITI

FÆRDELSAFDELINGEN

22. februar 2007
Sagsbehandler: Kirsten Søndergaard Munck
j.nr. 2006-9080-33

Sekretariatet
Ellebjergvej 52, 2.
2450 København SV

Telefon: 3314 8888
Lokal: 7464
Telefax: 3343 0004

E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk

Notat

om

lempelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

1. Indledning

I forbindelse med afholdelse af en møderække i Justitsministeriet om sanktionerne på køre- og hviletidsområdet har vejtransportbranchen fremlagt en række sager, som efter branchens opfattelse illustrerer uhensigtsmæssige forhold ved det gældende sanktionssystem. Endvidere har vejtransportbranchen fremlagt et oplæg til ændringer af de gældende sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Justitsministeriet har anmodet Rigsadvokaten og Rigspolitiet om at overveje, hvorvidt de af branchen fremlagte sager og det af branchen udarbejdede oplæg bør give anledning til ændringer af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Efter drøftelse med Justitsministeriet har Rigsadvokaten og Rigspolitiet udarbejdet dette notat, der i afsnit 2 indeholder en gennemgang af sanktionerne mv. for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen. Afsnit 3 omhandler sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. I begge afsnit findes endvidere en gennemgang af vejtransportbranchens forslag til ændringer af sanktionerne samt



Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger hertil.

Side 2

I afsnit 4 findes Rigsadvokatens og Rigspolitiets indstilling om lempelser af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. De foreslåede lempelser forudsættes at træde i kraft den 11. april 2007 samtidig med ikrafttræden af den nye køre- og hviletidsforordning 561/2006.

Gennemgangen af de af branchen fremlagte sager om overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne fremgår af bilag 1 til notatet og er endvidere kort omtalt i de enkelte afsnit.

2. Sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

2.1. De gældende regler

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 blev der gennemført skærpede sanktioner på køre- og hviletidsområdet. Ændringerne, der trådte i kraft den 1. september 2005, indebærer, at føreren ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen straffes med en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til chaufføren, dvs. 200 kr. pr. procent reglerne overskrides.

Reglerne om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 3, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Der gælder en generel tolerancegrænse på 5 procent ved overtrædelse af regelsættet, således at der kun rejses tiltale i sager om overtrædelse af reglerne, hvis overskridelsen har været på 5 procent eller mere.

Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis reglerne er overskredet med mere end 30 procent. Udgangspunktet er, at førerretten frakendes betinget. Frakendelse skal alene ske, hvis køretiden eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 procent. For så vidt angår reglerne om køretid uden pauser skal der ske frakendelse, hvis både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30 procent. Frakendelse skal ske ubetinget, hvis føreren i flere kørselsforløb har begået flere overtrædelser af reglerne, som hver for sig vil indebære en betinget frakendelse af førerretten.



Opmåling af køretid, hviletid mv. foretages inden for hvert ”kørselsforløb”. Et ”kørselsforløb” påbegyndes, når føreren aktiverer fartskriveren efter at have afholdt et hvil på mindst 8 timer, og afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst 8 timer er afholdt. Overtræder føreren reglen om afholdelse af et dagligt hvil på 8 timer, vil kørselsforløbet kunne omfatte flere døgn, idet kørselsforløbet først anses for afsluttet, når et sådant hvil er afholdt.

I de tilfælde, hvor det i et kørselsforløb konstateres, at der ikke er afholdt et lovligt hvil på mindst 8 sammenhængende timer, men f.eks. kun 7 timer, opstår spørgsmålet om kumulation af køretid i forbindelse med daglig køretid og daglig hviletid, jf. forordningens artikel 6, stk. 1, og artikel 8. Hviletiden på f.eks. 7 timer vil ikke afslutte perioden, inden for hvilken den samlede daglige køretid opgøres, hvilket betyder, at køretiden opgøres, uden at der tages hensyn til det for korte hvil. Med tolerancegrænsen på 5 procent skal et dagligt hvil være på mindst 7 timer og 37 minutter før kørselsforløbet afsluttes.

Tilsvarende gælder om kumulation af køretid ved opmåling af køretid uden pauser, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 7, stk. 1 og 2. I dette tilfælde afbrydes et kørselsforløb først, når der har været afholdt en pause på 45 minutter. Pausen skal efter artikel 7, stk. 1 og 2, være på mindst 45 minutter, der kan erstattes af tre pauser på mindst 15 minutter. Med den gældende tolerancegrænse på 5 procent betyder det, at en pause på 42 minutter eller mere opfylder forordningens krav til en pause. I relation til opdeltede pauser skal hver enkelt pause have en varighed af mindst 14 minutter for at opfylde kravet til en pause. Hvis pauserne ikke er af den anførte længde, anses føreren ikke for at have afholdt pause, hvilket indebærer, at køretiden opgøres, uden at der tages hensyn til den eller de for korte pauser.

Der kan henvises til lovforslagets afsnit 3.2.2.2.1. og underbilag 2.3, afsnit 1-5.

I underbilag 2.3., afsnit 5, er endvidere nævnt følgende eksempel på overtrædelse af reglen om køretid uden pause:

”En førers diagramark viser en samlet køretid på 5 timer. Kørslen har været afbrudt 2 gange. Første afbrydelse opmåles til 35 minutter og er derved en pause. Anden afbrydelse opmåles til 10 minutter og anses derfor ikke som en pause. Samlet pause bliver i alt 35 minutter. Da den samlede pause er under 42 minutter, er der ikke afholdt en lovlig pause efter 4 timer og 30 minutters køretid. Overtrædelsen sanktioneres alene med bøde, idet køretiden er overtrådt med 30 minutter, hvilket svarer til en overskridelse af køre-



tid uden pause på 11%. Konsekvensen heraf er, at føreren ikke godskrives for afbrydelsen på 10 minutter. Ved opmålingen af diagramarket er anvendt en opmålingsprocedure, hvorved det er sikret, at måleunøjagtigheder er taget i betragtning.”

Efter bemærkningerne til lovforslaget er der således ingen tvivl om, at det har været hensigten, at der skal ske kumulation af køretid i de nævnte situationer, hvor der ikke er afholdt et lovligt hvil eller en lovlig pause.

Rigspolitiet anmodede i en overgangsperiode efter indførelsen af de ændrede sanktioner den 1. september 2005 og indtil 1. februar 2006 politiet om i vejkontrollen at udvise den nødvendige konduite i særdeleshed i forbindelse med overtrædelstyper, der ikke tidligere har været rejst sigtelse for. For så vidt angår virksomhedskontrollen udvises fortsat den nødvendige konduite. I relation til overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen betyder det, at der indtil videre ikke rejses sigtelse for overtrædelse af reglen om daglig køretid, hvis overtrædelser er opstået som en følge af for kort daglig hviletid.

Ved cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 har Justitsministeriet gennemført en række ændringer i administrationen af sanktionerne på området. For så vidt angår køre- og hviletidsforordningen har ændringerne alene betydning i forbindelse med administrationen af den såkaldte ”færgeregulering”.

2.2. Lempelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser

2.2.1. Vejtransportbranchens forslag

Vejtransportbranchen har peget på, at der ikke ved udmålingen af straffen for overtrædelse af reglen om køretid uden pauser tages hensyn til den eller de reelt afholdte pause(-r), ligesom branchen har anført, at kortvarige afbrydelser af en pause kan få store konsekvenser i relation til bøden. Branchen har endvidere henvist til, at aflæsning af et diagramark er forbundet med en vis unøjagtighed, som i højere grad bør komme chaufføren (og dermed også vognmanden) til gode i forbindelse med vurderingen af overtrædelsens alvor.

Branchen har på denne baggrund foreslået, at der ikke bør ske kumulation af køretid ved køretid uden pause, ligesom branchen har foreslået, at der indføres et be-



regningssystem, hvor sanktionen udmåles efter graden af den utilstrækkelige pause.

Forslaget fra branchen indebærer, at opgørelsesmetoden med kumulation af køretid ved for kort pause ikke vil blive anvendt, men at sanktionen i stedet fastsættes efter graden af overtrædelsen (hvor længe pausen er for kort). Det foreslås, at der fastsættes en bøde på 100 kr./200 kr. til henholdsvis chauffør og vognmand pr. procent, pausen har været kortere end foreskrevet ved overtrædelse på 0 – 30 procent af det foreskrevne minimum på 45 minutter for en pause. Det foreslås endvidere, at der ved overtrædelser på mere end 30 procent af det foreskrevne minimum for en pause på 45 minutter sanktioneres med en højere bøde pr. procentvise overskridelse. Branchen har ikke foreslået et bestemt beløb i den forbindelse.

Vejtransportbranchen finder, at forslaget vil sikre, at den udmålte sanktion i højere grad relateres til overtrædelsen (en utilstrækkelig pause) og ikke udmåles på grundlag af sammenlægning af den forudgående og efterfølgende køretid, som isoleret set er lovlige.

Alternativt har branchen foreslået, at der kun sker kumulation af køretiden, når pausen er mere end 30 procent kortere end minimum på 45 minutter.

Opgørelsesmetoden foreslås anvendt, uanset om der afholdes én pause på mindre end 45 minutter, eller der holdes delpauser, som tilsammen ikke når op på det foreskrevne minimum på 45 minutter eller mere.

For at opretholde en sanktion (men dog på et lavere niveau) i situationer, hvor pausen er mindre end 30 procent kortere end minimum på 45 minutter, foreslås det, at der i disse situationer (i stedet for kumulation) fortsat anvendes de eksisterende bødesatser på 100 kr./200 kr. for chauffør og vognmand.

Forslaget betyder, at der alene vil ske kumulation af den samlede uafbrudte køretid, når den afholdte pause (eller de afholdte delpauser) er mere end 30 procent kortere end det foreskrevne minimum på 45 minutter.

Efter branchens opfattelse vil den foreslåede model betyde, at kumulation af den uafbrudte køretid begrænses til de situationer, hvor der er tale om betydelige overskridelser af reglerne om pausers længde og dermed til situationer, hvor der er tale



om klare tilsidesættelser af hensynet til færdselssikkerheden.

Side 6

2.2.2. Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til branchens forslag

Efter den gældende køre- og hviletidsforordning skal føreren som ovenfor nævnt efter en køretid på 4 ½ time afbryde kørslen i mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hvileperiode. Denne afbrydelse kan erstattes af tre pauser af mindst 15 minutters varighed. Efter forordning nr. 561/2006, der træder i kraft den 11. april 2007 (den nye køre- og hviletidsforordning), er kravet, at der efter en køreperiode på 4 ½ time afholdes en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre der påbegyndes en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

Der er ikke i forbindelse med branchens forslag til ændring af opgørelsesmetoden ved uafbrudt køretid fremlagt eksempler på, hvorledes et forenklet beregningssystem kan udformes. Det fremgår således f.eks. ikke, om det i forslaget forudsættes, at samtlige ”pauser/stop”, der må være i et kørselsforløb og dermed også ”pauser/stop” helt ned til et par minutters varighed, skal medregnes ved beregningen af graden af den utilstrækkelige pause.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder, at en model, hvorefter der skal tages hensyn til samtlige ”pauser/stop”, og hvor disse medregnes i kravene til den samlede pauses længde, vil stride mod forordningens ordlyd og grundlæggende principper for opmåling af køretid.

Efter forordningens formål bør der således af hensyn til færdselssikkerheden også i sanktionsmæssig henseende stilles minimumskrav til en pauses længde, før denne kan antages at udgøre en ”lovlig” pause.

I det gældende sanktionssystem er der indlagt en 5 procents tolerance, herunder i forhold til pausens længde, således at der til opfyldelse af forordningens krav kræves en pause på mindst 42 minutter eller ved opdelte pauser mindst en pause på 14 minutter. Efter ikrafttræden af forordning 561/2006 vil en pause på 42 minutter opfylde forordningens krav til en samlet pause, og ved opdelte pauser vil en pause på mindst 14 minutter efterfulgt af en pause på 28 minutter opfylde forordningens krav ved anvendelse af en 5 procents tolerancegrænse.



I lovforslaget til lov nr. 557 af 24. juni 2005 om de skærpede sanktioner på køre- og hviletidsområdet er udformningen af sanktionssystemet i forbindelse med overtrædelse af reglen om køretid uden pause genstand for indgående overvejelser, navnlig fordi den faktiske tolerance i minutter, der blev foreslået, var relativ lille set i forhold til den faktiske tolerance ved overtrædelse af det øvrige regelsæt. Der henvises i den forbindelse til pkt. 3.2.2.2.1. og underbilag 2.3., afsnit 1 – 5, i lovforslaget.

I forbindelse med Rigspolitiets virksomhedskontrol giver tolerancegrænsen på 5 procent anledning til visse administrative vanskeligheder. Endvidere kan de af branchen fremlagte eksempler give anledning til overvejelser om at udvide tolerancen ved pauser i forbindelse med uafbrudt køretid og samtidig ændre praksis for, hvornår der sker kumulation af køretiden i forbindelse med uafbrudt køretid.

Tolerancegrænse

På den baggrund finder Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at en lempelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser kan ske ved en udvidelse af tolerancegrænsen i forhold til den enkelte pause fra 5 procent til 5 minutter. En sådan udvidelse af tolerancegrænsen vil efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse ikke have væsentlig færdselssikkerhedsmæssig betydning.

En indførelse af en tolerancegrænse på 5 minutter i forhold til den enkelte pause vil betyde, at afholdelse af en samlet pause på mindst 40 minutter (i dag en pause på 42 minutter incl. 5 procents tolerance) vil opfylde kravet til en lovlig pause.

Efter ikrafttræden af forordning 561/2006 vil en samlet pause på 40 minutter være en lovlig pause. Ved en opdelt pause vil en pause på 10 minutter efterfulgt af en pause på 25 minutter opfylde forordningens krav. Afslutter føreren således sin kørsel efter 4 ½ time med en samlet pause på mindst 40 minutter, eller afholder føreren inden for en køretid på 4 ½ time to opdelt pauser på mindst 10 minutter og mindst 25 minutter, i alt 35 minutter, vil føreren efter forslaget være straffri.

Kumulation af køretiden

Rigsadvokaten og Rigspolitiet har samtidig overvejet, om der uden at tilsidesætte væsentlige hensyn til færdselssikkerheden kan gennemføres ændringer af, hvornår der sker kumulation af køretiden ved afholdelse af pauser, som er kortere end de ovennævnte.



Rigsadvokaten og Rigspolitiet foreslår på den baggrund, at der først skal ske kumulation af køretiden i de tilfælde, hvor den samlede pause er mere end 33 procent kortere end kravet til en lovlige pause efter forordningen.

I minutter betyder forslaget, at afholdelse af en samlet pause på 30 minutter, dvs. 15 minutter kortere end forordningens krav til en lovlige pause, vil afbryde et kørselsforløb, således at der ikke sker kumulation af køretiden.

Efter ikrafttræden af forordning 561/2006 vil der ikke ske kumulation af køretiden, hvis der afholdes en samlet pause på mindst 30 minutter. Ved opdelte pauser vil der ikke ske kumulation, hvis der afholdes en pause på mindst 10 minutter efterfulgt af en pause på mindst 20 minutter.

Hvis den foreslåede model indføres, betyder det samtidig, at ”pauser/stop” af kortere varighed end 30 minutter ved en samlet pause og kortere varighed end henholdsvis 10 og 20 minutter ved opdelte pauser ikke vil blive anset for pauser i forordningens forstand. Sådanne korte ”pauser” vil derfor ikke tælle ved opgørelsen af lovlige pauser. Som eksempel kan nævnes, at en samlet ”pause” i kørslen på 29 minutter således ikke vil afbryde et kørselsforløb, ligesom der ved opdelte ”pauser” vil blive set bort fra en ”1. pause” på 9 minutter og en efterfølgende ”2. pause” på 19 minutter.

Den foreslåede model for lempelse af sanktionerne ved køretid uden pauser vil kunne administreres i forbindelse med politiets kontrol, ligesom det vil være klart for virksomhederne og chaufførerne, hvilke krav der stilles til pausens længde, hvis der skal være tale om en lovlige pause efter forordningen.

Pausebøde

For at imødegå risikoen for, at der generelt afholdes pauser, som er kortere end foreskrevet, bør det overvejes at indføre en bøde ved afholdelse af for korte pauser. Denne bøde kan anvendes for pauser, der er kortere end den foreskrevne pause fratrukket tolerancen på 5 minutter, men samtidig så lang at der ikke efter ovennævnte forslag skal ske kumulation af køretiden. Pausebøden skal kun anvendes, hvor køretiden uden pauser er overskredet, dvs. hvis køretiden er på mindst 4 timer og 44 minutter (5 procents tolerancegrænse). Pausebøden skal efter forslaget ikke anvendes, hvis pausen er så kort (mere end 33 procent for kort), at



der skal ske kumulation af køretiden.

Side 9

For samlede pauser vil forslaget betyde, at pausebøden skal anvendes ved en pause i intervallet fra 39 minutter til 30 minutter, idet der foreslås en tolerance på 5 minutter på hver pause, og idet en samlet pause på under 30 minutter efter forslaget medfører, at der skal ske kumulation af køretiden.

Hvis pausen opdeles, gælder efter forordning nr. 561/2006, at pausen kan opdeles i en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Forslaget vil betyde, at pausebøden ikke skal anvendes i relation til den første pause på 15 minutter, idet der foreslås en tolerance på 5 minutter på hver pause, og idet en pause på under 10 minutter efter forslaget medfører, at der skal ske kumulation af køretiden.

Med hensyn til den anden pause på 30 minutter skal pausebøden anvendes ved en pause i intervallet fra 24 – 20 minutter, idet der foreslås en tolerance på 5 minutter på pausen, og idet en pause på under 20 minutter efter forslaget medfører, at der skal ske kumulation af køretiden.

Pausebødens størrelse

Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen sanktioneres efter de gældende regler med en bøde på henholdsvis 100 kr. til føreren og 200 kr. til virksomheden pr. procentvis overskridelse af reglerne. Da en pausebøde vil komme på tale indenfor meget korte minutintervaller, kan det imidlertid overvejes i stedet for en bøde beregnet på baggrund af den procentvis overskridelse af kravene til længden af pausen at indføre en fast pausebøde, der udløses i de omtalte intervaller.

En fast pausebøde kan efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse passende fastsættes til 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til vognmanden. Dette svarer til den laveste bøde, der vil blive udmålt, hvis der tages udgangspunkt i det eksisterende sanktionssystem, og der foretages en procentvis udregning af den laveste overskridelse af kravet til en pause, der kan forekomme i forhold til forordningens krav til pause.

Det kan ikke afvises, at lempelsen vil betyde, at chaufførerne vil afholde kortere pauser, end det er forudsat i forordningen. En pausebøde som foreslået må dog antages i et vist omfang at kunne forhindre dette.



I bilag 2 findes en oversigt over, hvilke pauser der fremover vil afbryde et kørselsforløb, og sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser.

Som nævnt har branchen endvidere peget på, at den usikkerhed, som er forbundet med aflæsning af diagramark, i højere grad bør komme chaufføren til gode.

Under hensyn til en nyligt afsagt dom i Vestre Landsret, jf. bilag 1, afsnit A, gruppe 1, eksempel G, finder Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at der kan være behov for at fastsætte generelle retningslinjer for aflæsning af diagramark. Disse retningslinjer kan fastsættes i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

2.3. Lempelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne om kumulation af køretid ved for kort hvileperiode

2.3.1. Vejtransportbranchens forslag

Vejtransportbranchen har foreslået, at der ikke sker kumulation af køretid i forbindelse med for kort hvileperiode, ligesom det foreslås, at der indføres et beregningssystem, hvor sanktionen udmåles efter graden af det utilstrækkelige hvil.

Efter branchens forslag skal opgørelsesmetoden med kumulation af køretid ved for kort hvil ikke anvendes, men der skal i stedet indføres et mere forenklet beregningssystem, hvor sanktionen udmåles efter graden af overtrædelsen (hvor længe hvilet er for kort). Det foreslås, at der fastsættes en bøde på 100 kr./200 kr. til henholdsvis chauffør og vognmand pr. procent, hvilet har været op til 30 procent kortere end det foreskrevne minimum. Det foreslås endvidere, at der ved overtrædelser på mere end 30 procent af det foreskrevne minimum for et hvil fastsættes en højere bøde pr. procentvise overskridelse. Branchen har ikke foreslået et bestemt beløb i den forbindelse.

Alternativt har branchen foreslået, at der kun skal ske kumulation af køretid, når varigheden af hvilet er mindre end 30 procent for kort i forhold til forordningens krav til et dagligt hvil.

2.3.2. Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger

Daglig hviletid er kerneområdet i reglerne om køre- og hviletid, idet reglerne både



sikrer, at chaufføren kan hvile sig i en længere sammenhængende periode, og at chaufføren ikke kan køre uafbrudt, hvilket medfører større risiko for færdselssikkerheden. Efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse bør det være udgangspunktet, at kun et lovligt hvil afbryder kørselsforløbet, og af hensyn til færdselssikkerheden og af hensyn til chaufføren findes det ikke forsvarligt helt at ophæve reglerne om kumulation af køretid. De af branchen fremlagte eksempler, jf. bilag 1, afsnit A, gruppe 2, giver ikke umiddelbart anledning til ændring af denne opfattelse.

Efter forordning 561/2006 skal føreren afholde mindst 11 timers dagligt hvil (regulær daglig hviletid). Føreren kan dog tre gange mellem to ugentlige hviletider nedsætte det daglige hvil til mindst 9 timer (reduceret daglig hviletid).

Hvis der ønskes gennemført ændringer af, i hvilke tilfælde der skal ske kumulation af køretiden, hvor der konstateres en overtrædelse af reglerne om dagligt hvil, kan det overvejes først at kumulere køretiden, hvis der kan konstateres en overskridelse af reglerne om dagligt hvil med mere end 1 time.

Efter ikrafttræden af forordning 561/2006 vil føreren, som anført ovenfor, skulle afholde et dagligt hvil på mindst 9 sammenhængende timer (reduceret daglig hviletid).

Forslaget vil i relation til en reduceret daglig hviletid på 9 timer betyde, at kørselsforløbet anses for afbrudt, hvis føreren afholder et dagligt hvil på mindst 8 timer inden for 24-timer. Den overtrædelse af reglen om dagligt hvil, der kan konstateres inden for de 24-timer vil blive sanktioneret med en bøde, men der vil ikke ske kumulation af køretiden.

Det forudsættes i forslaget, at tolerancegrænsen på 5 procent fortsat anvendes ved overtrædelse af reglen om afholdelse af dagligt hvil.

I tilfælde af, at der afholdes et reduceret dagligt hvil på 9 timer betyder tolerancegrænsen, at føreren vil være straffri, hvis han holder et reduceret dagligt hvil på 8 timer og 34 minutter. Afholder føreren derimod et hvil på 8 timer og 33 minutter eller mindre, vil overtrædelsen skulle sanktioneres med en bøde.

Hvis køretiden inden for kørselsforløbet isoleret set er overtrådt, vil der fortsat



samtidig skulle udmåles en bøde herfor.

Side 12

Hvis føreren afholder et reduceret dagligt hvil, der er mindre end 8 timer, skal der ske kumulation af køretiden, hvorefter der – udover sanktionen for det for korte hvil – tillige udmåles en bøde for overtrædelsen af køretiden.

Ved at fastholde de gældende sanktioner, når reglen om dagligt hvil overskrides med mere end 1 time, har føreren fortsat et væsentlig incitament til at undgå de overskridelser af reglerne om hviletid, der indebærer den største risiko for færdselssikkerheden. Det bemærkes, at forslaget om, at der først sker kumulation af køretid, når reglen om dagligt hvil overskrides med mere end 1 time, forudsættes anvendt i forhold til det hvil, regulært eller reduceret dagligt hvil, som føreren aktuelt afholder.

Som nævnt ovenfor i afsnit 2.2.2. finder Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at der ligeledes kan være behov for at fastsætte generelle retningslinjer for aflæsning af diagramark. Dette forslag omfatter også aflæsning af diagramark i forbindelse med opgørelsen af hviletid. Disse retningslinjer kan fastsættes i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

2.4. Lempelse af reglerne om frakendelse af førerretten i forbindelse med overtrædelser, der konstateres i virksomhedskontrollen

2.4.1. Vejtransportbranchens forslag

Vejtransportbranchen finder, at frakendelse af førerretten kun skal kunne ske i tilfælde af væsentlig tilsidesættelse af færdselssikkerhedsmæssige hensyn og ikke skal kunne anvendes i forhold til chauffører ved virksomhedskontrol.

Branchen har foreslået, at en chauffør eller selvkørende vognmand ikke ved en efterfølgende virksomhedskontrol skal kunne frakendes førerretten.

Frakendelse af førerretten bør efter branchens opfattelse ikke kunne ske for overtrædelser, som ligger tilbage i tid. Frakendelse bør alene kunne ske i forbindelse med overtrædelser konstateret ved en landevejskontrol, og hvor væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn er tilsidesat. Det er i den forbindelse branchens opfattelse, at der som opfølgning på konstaterede uregelmæssigheder i forbindelse



med virksomhedskontrol i højere grad er behov for adgang til yderligere indsigt i reglerne om køre- og hviletid, snarere end sanktioner, der relaterer sig tilbage i tid. Det foreslås endvidere, at der ses på omfanget af sanktionering af chauffører ved en efterfølgende virksomhedskontrol i situationer, hvor den konstaterede overtrædelse ikke udgør en væsentlig tilsidesættelse af færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

2.4.2. Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven blev der indført hjemmel til frakendelse af førerretten for de alvorligste overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid, jf. afsnit 2.1 og nedenfor i afsnit 3.1.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder, at det vil være vanskeligt foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden at indføre en ordning, hvor der i forbindelse med alvorlige overtrædelser af de materielle regler om køre- og hviletid ikke er mulighed for frakendelse af førerretten, hvis forholdet er konstateret som led i virksomhedskontrol.

Det bemærkes i den forbindelse, at der ved virksomhedskontrol gennemføres kontrol af en måneds kørsel. Der indføres pr. 1. januar 2008 nye regler, således at føreren under kørslen skal medbringe diagramark for 28 dage. Der vil herefter ikke være væsentlig forskel på omfanget af kontrollen i henholdsvis virksomhedskontrollen og vejkontrollen i forhold til den enkelte fører. En friholdelse af føreren for frakendelsessanktionen i virksomhedskontrollen i modsætning til vejkontrollen er derfor vanskelig at begrunde.

Hertil kommer, at det ikke er usædvanligt inden for strafferetten, at overtrædelser, der kan medføre alvorlige sanktioner – som f.eks. frihedsstraf og frakendelse af rettigheder – først konstateres ved efterforskning, der relaterer sig til overtrædelser, der ligger tilbage i tid.

Endvidere vil manglende sanktion over for føreren i virksomhedskontrollen kunne medføre, at incitamentet for førerne til generelt at overholde reglerne bliver mindre, idet føreren kun risikerer frakendelse i forbindelse med landevejskontrol.



På den foreliggende grundlag, herunder de eksempler, som branchen har fremlagt, kan Rigsadvokaten og Rigspolitiet ikke støtte, at der ændres på reglerne om frakendelse i forhold til overtrædelser, der konstateres ved virksomhedskontrol.

3. Sanktioner for overtrædelse af kontrolapparatforordningen

3.1. De gældende regler

Som nævnt ovenfor under afsnit 2.1. blev der ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 gennemført ændringer af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. De nye sanktioner trådte i kraft den 1. september 2005.

Efter lovændringen straffes overtrædelse af bestemmelser i kontrolapparatforordningen med en bøde på henholdsvis 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til virksomheden.

Reglerne om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 3, 1. pkt., finder anvendelse i forhold til overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen.

Der er endvidere indført hjemmel til frakendelse af førerretten i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, hvorefter 3 overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen inden for en periode på 3 år udløser en betinget frakendelse af førerretten. Der henvises til Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000, afsnittet om færdselslovens kapitel 13 a, side 25-27.

Som det fremgår, er der ikke - som ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen - tale om et graderet sanktionssystem ved overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet, idet alle overtrædelsestyper straffes ens.

Der kan i den forbindelse henvises til bemærkningerne til lov nr. 557 af 24. maj 2005 afsnit 3.2.3.1., 1. spalte, hvor der er henvist til Rigsadvokatens overvejelser, hvorunder følgende er anført:

”Rigsadvokaten har overvejet, om det er muligt at kategorisere overtrædelserne af kontrolapparatforordningen i forskellige overtrædelsestyper med henblik på en opdeling af overtrædelserne i de mere undskyldelige overtrædelser og de overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.”



Endvidere fremgår samme sted:

Side 15

”...[at] det imidlertid kan være vanskeligt at foretage en kategorisering af alle overtrædelserne af kontrolapparatforordningen, og da alle overtrædelser af forordningen principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne, finder Rigsadvokaten ikke grundlag for at indføre et graderet bødesystem. En ordning, hvor alle overtrædelserne straffes ens, vil endvidere efter Rigsadvokatens opfattelse være smidig og let at administrere.”

Af afsnit 3.2.3.2. i bemærkningerne fremgår, at det er Justitsministeriets opfattelse, at en sondring mellem undskyldelige og bevidste handlinger vil være uhenigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis – ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Justitsministeriet tilsluttede sig derfor Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det gældende sanktionssystem, hvorefter alle overtrædelser straffes ens, idet der i den forbindelse navnlig blev lagt vægt på, at alle overtrædelser af reglerne principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

I forarbejderne til færdselsloven er det således forudsat, at overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen skal straffes, uanset om overtrædelsen kan anses for at være ”undskyldelig”, f.eks. en forglemmelse eller en bevidst overtrædelse af reglerne.

Der kan endvidere henvises til lovforslagets bemærkninger afsnit 3.2.4.1., hvoraf det fremgår, at der ikke bør kunne spekuleres i overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen for at undgå førerretsfrakendelse som følge af overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. En bøde vil efter Justitsministeriets opfattelse – uanset niveauet – næppe være tilstrækkelig, idet føreren ved f.eks. at smide diagramarket væk vil kunne undgå en frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen.

Rigspolitiet har i en overgangsperiode efter indførelsen af det nye sanktionssystem den 1. september 2005 og indtil 1. februar 2006 anmodet politiet om i vejkontrollen at udvise den nødvendige konduite i særdeleshed i forbindelse med overtrædelsestyper, der ikke tidligere har været rejst sigtelse for. Tilsvarende konduite udvises stadig i virksomhedskontrollen. Således har Rigspolitiet i forbindelse med overtrædelser, hvor chauffører har foretaget en mangelfuld udfyldelse af



diagramarkene, indtil videre fulgt den praksis for tiltalebegæring, hvorefter der forinden er foretaget en nærmere vurdering af forholdets grovhed.

Justitsministeriet har endvidere ved cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006 gennemført en række ændringer i administrationen af sanktionerne på området, herunder vedrørende sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

3.2. Vejtransportbranchens forslag og bemærkninger hertil

3.2.1. Vejtransportbranchens forslag

Vejtransportbranchen har ikke konkret foreslået ændringer af sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, men branchen har peget på, at disse overtrædelser generelt sanktioneres for strengt både med hensyn til bødestørrelsen og frakendelse, idet overtrædelserne efter branchens opfattelse ikke har en direkte betydning for færdselssikkerheden.

3.2.2. Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger

Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder ikke på det foreliggende grundlag, herunder de eksempler som branchen har fremlagt, jf. bilag 1, anledning til at foreslå ændringer af sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

Det bemærkes i den forbindelse, at det fortsat er Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse, at de forskellige overtrædelser af kontrolapparatforordningen ikke generelt kan opdeles i undskyldelige forseelser og andre forseelser.

I visse tilfælde kan det imidlertid i forbindelse med kontrollen i konkrete sager, herunder ved virksomhedskontrollen, konstateres, om f.eks. manglende udfyldning af diagramark må antages at være udtryk for sjuusk/forglemmelse, eller om det må antages at være et forsøg på at forhindre eller besværliggøre kontrol af køre- og hviletidsreglerne. Som eksempel kan nævnes, at føreren ved udfyldning af diagramark anfører sit navn som ”J. Hansen”. Hvis der er tale om en mindre virksomhed, hvor der alene er ansat en person ved navn ”J. Hansen”, kan føreren uden vanskeligheder identificeres, hvilket kan tale for, at overtrædelsen kan være udtryk for sjuusk eller en forglemmelse. Er der derimod tale om en større virksomhed, hvor der er tre førere, hvis navne kan forkortes ”J. Hansen”, er det ikke mu-



ligt umiddelbart at identificere føreren, og det kan derfor være vanskeligt at vurdere, om overtrædelsen skyldes sjuksk eller et forsøg på at forhindre kontrollen med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

I relation til virksomhedskontrollen foretages der partshøring af virksomheden, hvor denne får lejlighed til at fremkomme med eventuelle bemærkninger hertil. De eventuelle bemærkninger, der modtages fra virksomheden, gennemgås hos Rigspolitiet og kan betyde, at forhold udtages af sagen, og således ikke indgår i den tiltalebegæring, der fremsendes til politikredsen.

Rigspolitiet har som tidligere nævnt i en overgangsperiode efter indførelsen af det nye sanktionssystem den 1. september 2005 og indtil 1. februar 2006 anmodet politiet om i vejkontrollen at udvise den nødvendige konduite i særdeleshed i forbindelse med overtrædelsestyper, der ikke tidligere har været rejst sigtelse for. I relation til den administrative virksomhedskontrol betyder det f.eks., at Rigspolitiet i forbindelse med overtrædelser af kontrolapparatforordningen, hvor chauffører har foretaget en mangelfuld udfyldelse af diagramarkene, indtil videre har fulgt den praksis for tiltalebegæring, hvorefter der forinden er foretaget en nærmere vurdering af forholdets grovhed.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder dog, at der for at sikre en endnu større ensartethed i administrationen af reglerne kan være behov for nærmere at beskrive tiltalepraksis i relation til overtrædelser af kontrolapparatforordningen. Disse retningslinjer kan i givet fald fastsættes i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager.

4. Indstilling

Efter gennemgang af de eksempler, som vejtransportbranchen har fremlagt, og vejtransportbranchens forslag til ændringer af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet foreslår Rigsadvokaten og Rigspolitiet, som det fremgår af afsnit 2 og 3, visse lempelser af sanktionerne. Lempelserne forudsættes at træde i kraft den 11. april 2007 samtidig med ikrafttræden af den nye køre- og hviletidsforordning 561/2006. Disse forslag til lempelser kan sammenfattes således:

Køretid uden pauser

- der indføres en 5 minutters tolerance i forhold til den enkelte pause, jf. afsnit 2.2.2. og bilag 2.



- der sker ikke kumulation af køretiden ved for korte pauser, hvis der holdes en samlet pause på mindst 30 minutter, eller der ved opdelt pauser afholdes en pause på mindst 10 minutter og en pause på mindst 20 minutter, der samlet udgør 30 minutter, jf. afsnit 2.2.2. og bilag 2.
- der indføres en pausebøde på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. for visse overtrædelser af kravet til en lovlig pause, jf. afsnit 2.2.2. og bilag 2.

Køretid med for kort hvil

- der skal først ske kumulation af køretid i forbindelse med afholdelse af for kort hvil, hvis hvilet er mere end 1 time for kort, jf. afsnit 2.3.2.
- det forudsættes, at det for korte hvil sanktioneres som hidtil, og at tolerancegænsen på 5 procent fortsat anvendes ved overtrædelse af reglen om afholdelse af dagligt hvil, jf. afsnit 2.3.2.

Aflæsning af diagramark

- i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdsels-sager fastsættes generelle retningslinier for aflæsning af diagramark, jf. afsnit 2.2.2. og 2.3.2.

Kontrolapparatforordningen

- med henblik på at sikre endnu større ensartethed bør der i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 fastsættes retningslinjer om tiltalepraksis ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, jf. afsnit 3.2.2.



15. februar 2007

Sagsbehandler: Kirsten Søndergaard Munk
j.nr. 2006-9080-33

FÆRDELSAFDELINGEN

Sekretariatet
Ellebjergrvej 52, 2.
2450 København SVTelefon: 3314 8888
Lokal: 7464
Telefax: 3343 0004E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk**Bilag 1****Gennemgang af eksempler på sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne**

I forbindelse med afholdelse af en møderække i Justitsministeriet om de skærpede sanktioner på køre- og hviletidsområdet har Justitsministeriet anmodet Rigsadvokaten og Rigspolitiet om at gennemgå en række sager, som vejtransportbranchen har fremlagt som eksempler på uhensigtsmæssige forhold ved det gældende sanktionssystem. Endvidere har Justitsministeriet anmodet Rigsadvokaten og Rigspolitiet om at overveje et af vejtransportbranchen fremlagt oplæg til ændringer af de gældende sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. I dette bilag gennemgås de af branchen fremlagte eksempler, mens Rigsadvokaten og Rigspolitiets forslag til lempelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne fremgår af et særligt notat (notatet).

Branchen har fremlagt eksempler på sager vedrørende overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen (afsnit A) og på sager, der vedrører overtrædelse af kontrolapparatforordningen (afsnit B). Derudover er der fremlagt et eksempel på en opgørelse af sanktionspåstanden i en virksomhedskontrolsag (Danske Busvognmænd), ligesom IA-gruppen har omtalt et eksempel på politiets behandling af en sag vedrørende en udenlandsk chauffør. De to sidstnævnte eksempler er omtalt i afsnit A. Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til de enkelte eksempler fremgår af de enkelte afsnit.

A. Sanktioner ved overtrædelser køre- og hviletidsforordningen

De fremlagte eksempler på sager kan opdeles i to hovedgrupper, som vedrører

- 1) kumulation i forbindelse med uafbrudt køretid og
- 2) kumulation af køretid i forbindelse med afholdelse af for kort hvil.

Derudover er der som nævnt fremlagt et eksempel på en opgørelse af sanktionspåstanden i en virksomhedskontrolsag (Danske Busvognmænd) og et eksempel på



politiets behandling af en sag vedrørende en udenlandsk chauffør (IA-gruppen). Begge sager er omtalt under gruppe 3.

Side 2

Gruppe 1: Kumulation i forbindelse med uafbrudt køretid

a) HTS-A har i brev af 22. november 2006 refereret en sag (sag nr. 1), hvor en chauffør har modtaget et bødeforelæg på 10.000 kr. for at have holdt en utilstrækkelig pause. Bødeforelægget til vognmanden er på 20.000 kr. for samme overtrædelse. Chaufføren har efter det oplyste kørt i 4½ time, hvorefter der afholdes en pause på 36 minutter. Herefter har han kørt igen i 4½ time. Da der ikke er tale om en lovlig pause, kumuleres køretiden på begge sider af pausen, således at køretiden er på 9 timer, hvilket svarer til en overtrædelse på 100%.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel a):

Efter de foreliggende oplysninger er sagen afgjort efter lovens forudsætninger, hvorefter køretiden kumuleres, når der ikke er afholdt lovlige pauser, jf. pkt. 3.2.2.2.1. i bemærkningerne til lovforslaget til lov nr. 557 af 24. juni 2005.

b) HTS-A har i brev af 22. november 2006 endvidere henvist til en sag (sag nr. 2), hvor en vognmand har modtaget et bødeforelæg på 15.500 kr., mens chaufføren har modtaget et bødeforelæg på 7.750 kr. for en overtrædelse af køretid uden pause. Efter sigtelsen har chaufføren haft en køretid på 7 timer og 56 minutter uden pauser, hvilket svarer til en overskridelse på 76 %. Det fremgår af HTS-A's referat af sagen, at chaufføren har holdt stille i 2 timer og 58 minutter, og at han har foretaget to stop på en containerterminal, hvor han af sikkerhedsmæssige grunde har flyttet bilen (blot få meter og med en hastighed på 30 km i timen).

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel b):

Det fremgår af sagens akter, at der rejst tiltale i sagen mod chaufføren med påstand om betinget frakendelse. Efter sagens akter har den rapportoptagende betjent aflæst en pause på 20 minutter i kørselsforløbet. På det foreliggende grundlag har der ikke kunnet konstateres pauser derudover, som opfylder forordningens krav. Det fremgår endvidere ikke af rapportmaterialet, at chaufføren f.eks. ved anførsel på diagramarket har henvist til sikkerhedsmæssige årsager som begrundelse for afbrydelse af pauser. På baggrund af den kopi af diagramarket, der er vedlagt eksemplet, finder Rigsadvokaten og Rigspolitiet imidlertid, at der kan være anledning til at kontrollere, om den aflæsningstolerance, der bør anvendes ved aflæsning af diagramark, i den konkrete sag er kommet chaufføren til gode.

Efter anmodning fra Rigsadvokaten har Københavns Politi meddelt, at der vil blive foretaget fornyet aflæsning af diagramarket.



c) HTS-A har i brev af 29. november 2006 refereret en sag (sag nr. 1), hvor en buschauffør har modtaget et bødeforelæg på 3.000 kr., mens vognmanden har modtaget et bødeforelæg på 6.000 kr. i et tilfælde, hvor chaufføren er sigtet for at have haft en køretid uden pauser på 8 timer og 25 minutter. Det fremgår af HTS-A's referat, at chaufføren har tanket brændstof under pausen.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel c):

Det bemærkes, at sagen er opstået efter en konkret anmeldelse fra en far til en skoleelev, der deltog i en udvekslingstur med en handelsskole. I chaufførens længste pause i beregningsperioden kan der konstateres kørsel, hvorfor pausen anses for afbrudt på dette tidspunkt. Efter sagens oplysninger er overskridelsen på 87%, hvilket efter Rigsadvokat meddelelse nr. 4/2000 skal medføre en bøde på 9.000 kr. (oprundet) til chaufføren, og en bøde på 17.500 kr. (oprundet) til vognmanden. Den konkrete bøde på 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til vognmanden er således lavere end forudsat i forarbejderne.

HTS-A har som nævnt oplyst, at afbrydelsen af chaufførens pause skyldes, at den tankede brændstof på køretøjet.

I den forbindelse bemærkes, at det er Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse, at der ikke udover mulighederne, som er nævnt i artikel 9 (færgereglen) og artikel 12 (force majeure) i forordning nr. 3820/85, er hjemmel til at afbryde det daglige hvil. Der er herefter ikke hjemmel til en udvidende fortolkning af reglen i artikel 12, således at der kan ske fravigelse af forordningens regel om dagligt hvil i tilfælde, hvor der ikke foreligger fare for personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Tilsvarende gælder pauser, der afholdes i køretiden.

Afbrydelser af pauser eller hvil, som er sket efter pålæg fra myndighederne, og hvor dette kan dokumenteres, f.eks. ved at chaufføren fremviser et diagramark forsynet med myndighedens stempel på bagsiden, ses der bort fra ved politiets kontrol med overholdelsen af reglerne, således at sådanne afbrydelser ikke vil komme chaufføren til skade.

d) FDL har i brev af 1. december 2006 refereret en sag (eksempel nr. 1), hvor en chauffør ikke har afholdt 45 minutters pause inden for en køretid på 4 timer og 30 minutter. Ifølge det vedlagte bødeforelæg er overskridelsen beregnet til 83%, og der er udmålt en bøde på 17.000 kr. til vognmanden og 9.000 kr. til chaufføren. Det fremgår af FDL's referat af sagen, at det i anklageskriftet er angivet, at chaufføren har afholdt to pauser på henholdsvis 36 og 13 minutter inden for køretiden på 8 timer og 16 minutter, mens det er FDL's opfattelse, at der er afholdt to pauser på henholdsvis 38 og 14 minutter. Der henvises til, at der reelt er afholdt mere end 45 minutters pause, og at der ved udmålingen af bøden bør tages hensyn hertil samt til unøjagtigheder i forbindelse med aflæsning af diagramarket.



Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel d):

Side 4

Det fremgår af sagens akter, at den rapportoptagende politiassistent har aflæst to pauser inden for køretiden på henholdsvis 36 minutter og 10 minutter. I bødeforelægget til chaufføren på 9.000 kr. er anført længde af den lovlige pause, der som nævnt er aflæst til 36 minutter inden for køretiden på 8 timer og 16 minutter. Det bemærkes, at overskridelsen er beregnet til 83%, hvilket efter Rigsadvokat meddelelse nr. 4/2000 skal medføre en bøde på 8.500 kr. (oprundet) til chaufføren og 17.000 kr. til vognmanden. Bøden er således ikke korrekt opgjort i forhold til chaufføren.

Nordjyllands Politi har oplyst, at chaufføren ikke har betalt bøden på 9.000 kr. Efter anmodning fra Rigsadvokaten har Nordjyllands Politi herefter tilkendegivet, at chaufføren vil få tilsendt et nyt bødeforelæg på 8.500 kr.

e) DTL har ved brev af 30. november 2006 indsendt flere eksempler på sager om kumulation af køretid i forbindelse med afholdelse af for kort pause i køretiden (eksempel 1-4 og 6). I eksempel 4 fra DTL er en chauffør sigtet for overtrædelse af reglen om køretid uden pauser ved inden for en køretid på 7 timer og 50 minutter kun at have afholdt en pause på 28 minutter. Ifølge sigtelsen har chaufføren overskredet køretiden med 74 %, ligesom pausen er mindre end 32 minutter, hvorfor der kan være grundlag for en betinget frakendelse af førerretten. Det fremgår af DTL's bemærkninger, at der er usikkerhed om pausens længde.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel e):

Efter de oplysninger, som Rigspolitiet er i besiddelse af, er påtale i sagen opgivet efter retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 2, (bevisets stilling) både for så vidt angår vognmanden og chaufføren.

f) Om DTL's eksempel 6 er det oplyst, at der er tale om kørsel med container, og at der i den forbindelse er mange start og stop. Der er rejst tiltale for en køretid uden pauser på 5 timer og 25 minutter.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel f):

Efter de oplysninger, som Rigspolitiet er i besiddelse af, er påtale i sagen opgivet i medfør af retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 1 (grundløs).

g) ITD har i brev af 30. november 2006 fremlagt et eksempel på kumulation i forbindelse med uafbrudt køretid (sag nr. 1). Spørgsmålet i sagen var, om der var afholdt en lovlig pause. Tiltalte gjorde gældende, at den afholdte pause var på 43 minutter, og dermed opfyldte kravet til en lovlig pause. I byretten blev det lagt til grund, at pausen ikke havde oversteget 40 minutter, og den pågældende blev dømt for overtrædelse af reglerne i forordningens artikel 7, stk. 1. Dommen blev anket



til landsretten og under domsforhandlingen tilsluttede anklagemyndigheden sig den tiltaltes frifindelsespåstand. Det fremgår af landsrettens dom, at anklagemyndigheden for landsretten anførte, at registreringerne på køreskiven ikke gav et sikkert grundlag for at fastslå, at køre- og hviletidsreglerne var overtrådt. Den pågældende blev herefter frifundet i dette forhold.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel g):

Efter de foreliggende oplysninger påstod anklagemyndigheden efter en helt konkret vurdering frifindelse i landsretten under henvisning til, at den aflæsningstolerance, der generelt må forventes indlagt ved aflæsning af diagramark, var for lille.

I lovforslaget til lov nr. 557 af 24. juni 2005, underbilag 2.3, afsnit 5, er det anført, at der i forbindelse med opmåling af et diagramark anvendes en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder tages i betragtning.

I relation til virksomhedskontrollen er personalet hos Rigspolitiet, der arbejder med aflæsning af diagramark, instrueret om at anvende en vis tolerance i forbindelse med aflæsningen, således at det sikres, at der i forbindelse med aflæsningen indlægges en margin udover den, der følger af den generelle tolerance på 5%.

Om fastsættelse af generelle retningslinier for aflæsning af diagramark, henvises til notatets afsnit 2.2.2. og 2.3.2.

Gruppe 2: Kumulation i forbindelse med afholdelse af for kort hvil

h) FDL har i brev af 1. december 2006 henvist til en sag (eksempel nr. 2), hvor en virksomhed ved Københavns Byrets dom af 10. november 2006 blev idømt en bøde på 20.600 kr. Virksomheden var tiltalt i 5 forhold for som arbejdsgiver at have været ansvarlig for, at en af virksomhedens chauffører i november måned 2005 i to kørselsforløb havde overtrådt både reglerne om dagligt hvil og daglig køretid (i alt 4 forhold), ligesom chaufføren i et tilfælde havde overtrådt kontrolapparatforordningen. Overtrædelsen af kontrolapparatforordningen vedrørte ukorrekt betjening af kontrolapparatet, idet chaufføren havde anbragt sit diagramark i medførerens position, uagtet køretøjet kun blev ført af den pågældende chauffør.

Ved dommen blev virksomheden frifundet i to forhold om overtrædelse af reglerne om dagligt hvil og daglig køretid. Det fremgår om disse to forhold, at den periode, der måtte betegnes som "hvileperioden", havde været afbrudt af flere kørsler af kort varighed bl.a. som følge af, at virksomheden, der skulle modtage læsset på lastbilen, på grund af uforudsete omstændigheder flere gange måtte ændre på de til chaufføren anviste hvilepladser. Virksomheden blev domfældt i de resterende tre forhold. I to af forholdene (forhold 3 og 4) var der rejst tiltale for overtrædelse af reglen om dagligt hvil og daglig køretid inden for samme kørselsforløb. Efter



anklageskriftet var der afholdt et dagligt hvil på ikke over 6 timer og 12 minutter, mens der i kørselsforløbet havde været en daglig køretid på ikke under 15 timer og 8 minutter. I disse forhold havde virksomheden gjort gældende, at chaufføren ikke havde handlet efter arbejdsgiverens direktiver, hvorfor denne ikke kunne være ansvarlig på et objektive grundlag. Ved dommen blev virksomheden imidlertid anset som ansvarlig på objektive grundlag, i hvilken forbindelse retten udtalte, at det forhold, at der intet var at bebrejde virksomheden i forbindelse med instruktion af chaufføren, ikke kunne tillægges betydning ved afgørelsen. Chaufførens handlemåde fandtes endvidere ikke at have været så usædvanlig, at virksomheden af denne grund kunne fritages for det objektive ansvar.

Dommen er anket til Østre Landsret.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel h):

Det bemærkes, at sagen - for så vidt angår arbejdsgiverens objektive ansvar - ses afgjort i overensstemmelse med reglerne om objektive individualansvar.

For så vidt angår domfældelsen for overtrædelse af både daglig hviletid og daglig køretid inden for samme kørselsperiode, skal Rigspolitiet bemærke, at forholdene er begået i november 2005, dvs. i den periode, hvor Rigspolitiet har anmodet politiet om bl.a. i vejkontrollen at udvise den fornødne konduite i særdeleshed i forbindelse med overtrædelser, der ikke tidligere har været rejst sigtelse for. Da der ikke før den 1. september 2005 blev rejst sigtelse for overtrædelse af daglig køretid, hvis overtrædelsen var opstået som en følge af for kort daglig hviletid, var overtrædelsen således omfattet af denne "konduiteperiode".

Anklagemyndigheden vil efter anmodning fra Rigsadvokaten under ankesagen kun nedlægge påstand om domfældelse for overtrædelse af reglen om dagligt hvil.

i) DTL har ved brev af 30. november 2006 fremlagt et eksempel på kumulation af køretid i forbindelse med manglende dagligt hvil (eksempel 5). Det fremgår af eksemplet, at chaufføren i fire forhold er sigtet for overtrædelse af reglerne om dagligt hvil (i forbindelse med færgeoverfart) og daglig køretid i samme periode. Det fremgår af DTL's bemærkninger, at den samlede længde af hviletid kan være længere, end det fremgår af sigtelsen. Efter det oplyste er der påstået bøder på henholdsvis 20.000 kr. til chaufføren og 40.000 kr. til virksomheden samt betinget frakendelse i forhold til chaufføren.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel i):

Det fremgår af sagens akter, at der er rejst tiltale mod chaufføren i seks forhold, herunder i de fire forhold, der fremgår af DTL's eksempel. I anklageskriftet er der nedlagt påstand om ubetinget frakendelse. Det er ikke muligt på det foreliggende grundlag at udtale sig om det konkrete eksempel, herunder om længden af hvile-



ne, men Rigspolitiet har henledt Københavns Politi's opmærksomhed på reglen om, at der kun kan ske frakendelse af førerretten, såfremt hviletiden eller køretiden isoleret set er overskredet med 30 procent.

Side 7

Efter anmodning fra Rigsadvokaten har Københavns Politi foretaget en fornyet gennemgang af sagen, hvorefter politiet over for Rigsadvokaten har oplyst, at påstanden er ændret til betinget frakendelse af førerretten.

j) ITD har endvidere fremlagt et eksempel på kumulation af daglig køretid grundet manglende hvil (sag nr. 3). ITD har i bemærkningerne henvist til sagens forhold 5 og 6 vedrørende tidspunkterne for beregningens start.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel j):

Det fremgår af sagens akter, at der er rejst tiltale mod chaufføren med påstand om bøde og ubetinget frakendelse af førerretten i 7 forhold vedrørende overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne begået i perioden fra den 5. februar til den 10 februar 2006. Føreren er blandt andet tiltalt for at have undladt at notere oplysninger om andet arbejde på diagramarket forud for, at han skulle overtage det i sagen omhandlede køretøj, ligesom han er tiltalt for at have undladt at anvende diagramark under kørsel på havnen i Frederikshavn og på færgen. Derudover er føreren tiltalt for i perioden ikke at have udfyldt 4 diagramark med oplysning om bl.a. slutsted og slutdato. Føreren er endvidere tiltalt i tre forhold af overtrædelse af reglen om dagligt hvil, samt i et forhold af overtrædelse af reglen om daglig køretid. Det fremgår videre af sagen, at virksomheden var i betalingsstandsning, da politiet indledte efterforskning i sagen.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet har forstået eksemplet således, at ITD finder, at der kan være fejl ved behandlingen af sagen, idet der er forskellige begyndelsestidspunkter for beregningsperioderne i 2 forhold.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet har ikke været i besiddelse af de originale diagramark i sagen, og har derfor henledt Nordjyllands Politi's opmærksomhed på spørgsmålet om de forskellige beregningsperioder. Nordjyllands Politi har oplyst, at sagen vil blive gennemgået på ny med henblik på kontrol heraf.

Gruppe 3 – eksempel fra Danske Busvognmænd og IA-gruppen

k) Danske Busvognmænd har fremlagt et eksempel på afgørelse af en sag i forbindelse med virksomhedskontrol, hvoraf det fremgår, at Rigspolitiets foreløbige indstilling om en bødesanktion i sagen er på 416.700 kr., mens arbejdsgiveren har opgjort bøden til 34.800 kr.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel k):



Navnet på virksomheden fremgår ikke af eksemplet, men Danske Busvognmænd har over for Rigspolitiet identificeret virksomheden.

Det fremgår af sagen, at den oprindelig vedrørte 15 chauffører. Der forelå oprindeligt 22 forhold vedrørende unddat anvendelse af diagramark under hvileperioden/unødig åbning af kontrolapparatet. Der forelå endvidere 22 yderligere tilfælde, hvor reglerne i kontrolapparatforordningen blev anset for overtrådt, samt 4 tilfælde, hvor reglerne i køre- og hviletidsforordningen blev anset for overtrådt.

Spørgsmålet om unødig åbning af kontrolapparatet og manglende brug af diagramark under hvileperioden blev i efteråret 2006 drøftet i forbindelse med møderækken i Justitsministeriet om sanktionerne på køre- og hviletidsområdet.

Disse drøftelser førte til de ændringer af administrationen af sanktioner på køre- og hviletidsområdet, som fremgår af Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006. Det følger af cirkulæreskrivelsens pkt. 5, at der ikke rejses sigtelse eller tiltale for overtrædelse af artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen i tilfælde, hvor der ikke anvendes diagramark under et lovligt dagligt hvil, der afholdes i køretøjet. Praksis for unødig åbning af kontrolapparatet blev endvidere lempet, jf. cirkulæreskrivelsens punkt 1.

På denne baggrund omfattede den indstilling om tiltalerejsning, som Rigspolitiet den 1. december 2006 sendte til Politimesteren i Vordingborg (Sydsjællands og Lolland-Falsters politikreds) et betydeligt mindre antal forhold end det antal forhold, som fremgik af Rigspolitiets oprindelige opgørelse, idet bl.a. de forhold, som omfattede unddat anvendelse af diagramark under hvileperioden og unødig åbning af kontrolapparatet, ikke indgik i tiltaleindstillingen.

Rigspolitiet har således indstillet, at der blev rejst tiltale mod vognmanden for 7 overtrædelser begået af fire chauffører for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid. Rigspolitiet har i den forbindelse anmodet om, at der nedlægges påstand om en bøde på 33.500 kr. til arbejdsgiveren samt bøder i størrelsesordenen 1.000 kr., 8.000 kr., 7.500 kr. og 1.500 til chaufførerne. For en chaufførs vedkommende kan der endvidere blive tale om frakendelse i forbindelse med et forhold af overtrædelse reglerne om dagligt hvil.

1) IA-gruppen har i eksempel 3 henvist til en sag, hvor der angiveligt er sket forskelsbehandling angående en dansk og en udenlandsk indregistreret lastbil. I den forbindelse er vedlagt en udskrift af en artikel i "e-nyt", hvor det bl.a. fremgår, at en udenlandsk chauffør har modtaget en bøde på 3.000 kr. i et tilfælde, hvor der i artiklen stilles spørgsmålstejn ved, om der var fejl ved kontrolapparatet. Det fremgår yderligere, at politiet ikke har kontrolleret diagramark for de sidste syv dage.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel 1):



Det fremgår af sagen, at det i forbindelse med politiets kontrol blev konstateret, at kontrolapparatet havde været åbnet, hvilket havde medført, at der ikke var foretaget optegnelser på diagramark i ca. 90 minutter. Chaufføren vedtog en bøde på 3.000 kr., ligesom politiet kontrollerede, at kontrolapparatet fungerede korrekt. Det fremgår endvidere af sagen, at der ikke blev foretaget kontrol af diagramark for de foregående 7 dage, men at de belgiske myndigheder efterfølgende blev underrettet om sagen.

Som det fremgår af notatet i afsnit 3.1., straffes overtrædelse af kontrolapparatforordningen med en bøde på 3.000 kr. til chaufføren. Efter Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager skal tilsvarende sanktioner anvendes overfor både udenlandske og danske chauffører, uanset om kørslen er udført for en vognmand, der har hjemsted her i landet eller i udlandet.

Politiets kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne på vejene omfatter de samme elementer, uanset om der er tale om en udenlandsk chauffør eller en dansk chauffør. I den konkrete sag burde der således være foretaget kontrol af diagramarkene for de foregående 7 dage, hvilket imidlertid af ukendte årsager ikke skete.

B. Overtrædelser af kontrolapparatforordningen

I de fremlagte eksempler fra branchen kan visse typetilfælde af overtrædelser af kontrolapparatforordningen identificeres. Det drejer sig dels om overtrædelser af reglerne om udfyldning af diagramarket (artikel 15, stk. 5) og overtrædelser af reglerne om brugen af kontrolapparatet og diagramark (artikel 13, 14 og 15) og apparatets korrekte funktion (artikel 16). Nedenfor gennemgås udvalgte eksempler inden for de forskellige grupper af overtrædelser. De bemærkninger, Rigspolitiet og Rigsadvokaten har haft til de enkelte eksempler, fremgår ligeledes.

Gruppe 1: Overtrædelser af reglerne vedrørende brugen af kontrolapparatet og diagramark

a) IA-gruppen har vedlagt en udskift fra lastbilmagasinet's nyhedsside med referat af en sag, hvor en chauffør i løbet af en arbejdsdag har undladt at dreje fartskriveknappen på pause. Det fremgår af nyhedssiden, at chaufføren for denne forseelse står til en bøde på 6.500 kr. og en betinget frakendelse.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel a):

Det bemærkes, at det ikke på grundlag af de foreliggende oplysninger har været muligt at identificere sagen.

Efter kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, skal førerne sørge for, at den



tid, der registreres på diagramarket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er indregistreret, ligesom føreren skal betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper optegnes tydeligt hver for sig ved brugen af tegnene, der angiver disse.

I relation til førerens pligt til betjening af kontrolapparatets indstillingsknapper er det af afgørende betydning for kontrollen med førerens overholdelse af reglerne om mindstekrav til pauser og hvil, at kontrolapparatets indstillingsknapper betjenes korrekt.

b) HTS-A har endvidere i brev af 22. november 2006 refereret en sag (sag nr. 3), der er afgjort ved Retten i Århus, hvorved en busvognmand blev idømt en bøde på 6.000 kr. for i perioden fra den 17. februar 2006 til den 19. februar 2006 at være ansvarlig for, at to chauffører ikke havde fået udleveret officielt godkendte diagramark, som kunne anvendes i det installerede apparat i køretøjet. Det fremgår videre af referatet af sagen, at de to chauffører hver har modtaget et bødeforelæg på 3.000 kr. for samme overtrædelse.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel b):

Det fremgår af sagen, at de pågældende chauffører havde fået udleveret diagramark, men at disse diagramark ikke var officielt godkendt til kontrolapparatet og at de oplysninger, der herefter fremgik af diagramarkene, ikke var fyldestgørende.

Da der ikke var tilstrækkelige oplysninger på diagramarkene, var det derfor ikke muligt fuldt ud at kontrollere de to chaufførers køre- og hviletid i en periode på 3 dage. Det lægges således også i dommen til grund, at de udleverede diagramark ikke kunne anvendes til køretøjerne, således at der ikke kunne foretages korrekt kontrol af diagramarkene. Der er tale om en overtrædelse af kontrolapparatforordningen, som ifølge forarbejderne straffes med en bøde på 3.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til vognmanden.

c) DTL har i brev af 30. november 2006 vedlagt et bødeforelæg udstedt til en vognmand på 6.000 kr. vedrørende en chaufførs manglende medbringelse af et diagramark under kørsel (sag nr. 7). DTL har oplyst, at vognmanden kunne fremvise arket inden for 30 minutter.

d) DTL har henvist til en sag (sag nr. 10), hvor en chauffør på grund af jobskifte ikke kunne fremvise diagramark for tidligere kørsel, idet diagramarkene var afleveret til det "gamle firma". Vognmanden har modtaget et bødeforelæg på 6.000 kr.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel c) og d):



Det er efter Rigsadvokatens og Rigspolitiets opfattelse af afgørende betydning for landevejskontrollen, at førerens pligt til at medbringe diagramark under kørsel håndhæves. I modsat fald kan det ikke i forbindelse med landevejskontrollen konstateres om reglerne om køre- og hviletid er overholdt.

I eksempel c) er den pågældende vognmand ved Slagelse Rets dom af 23. maj 2006 idømt en bøde på 6.000 kr. Sanktionen til virksomheden i begge eksempler svarer til de retningslinier, der er fastsat af Justitsministeriet i cirkulæreskrivelse af 31. oktober 2006.

I eksempel d) har føreren afleveret benyttede diagramark i forbindelse med jobskifte, uagtet diagramarkene fortsat i en periode skal medbringes under kørsel.

Det bemærkes i den forbindelse, at domstolene ikke ved strafudmålingen er afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning, ligesom konkrete forhold kan indgå i afgørelsen af tiltalespørgsmålet.

Gruppe 2: Overtrædelser af reglerne om udfyldning af diagramarket

e) HTS-A har i brev af 29. november 2006 refereret en sag (sag nr. 2), hvoraf det fremgår, at en fragtmandsvirksomhed har modtaget et bødeforelæg på 36.000 kr., og tre chauffører har modtaget et bødeforelæg på henholdsvis 6.000 kr., 9.000 kr. og 3.000 kr. I forhold til den ene chauffør kunne der endvidere blive tale omom betinget frakendelse af førerretten. Baggrunden herfor er, at chaufførerne ikke har udfyldt de anvendte diagramark korrekt, ligesom diagramarket er unødigt udskiftet. ITD har tillige indsendt sagen som et eksempel på vurdering af udfyldningsmangler i virksomhedskontrollen (sag nr. 4 -7). ITD har i forbindelse hermed henvist til, at der ikke på gerningstidspunktet (februar 2006) fra den kompetente myndighed er tilgået chauffører og vognmænd information om skift af skiver.

f) DTL har refereret en sag, hvor en vognmand har været indkaldt i Rigspolitiets virksomhedskontrol (sag nr. 11). Der er til sagen vedlagt en række bilag, som vedrører manglende/forkert udfyldelse af diagramarket og unødigt åbning af kontrolapparatet. DTL har opgjort bødepåstanden til 24.000 kr. til chaufføren og 48.000 kr. til vognmanden.

g) FDL har endvidere henvist til en sag (eksempel 3), som bl.a. omhandler en lang række forhold, der efter FDL's opfattelse kan karakteriseres som delvis sjuskefejl i forbindelse med udfyldning af diagramarkene. Der er vedlagt kopi af et enkelt eksempel på udfyldningsmangel samt en håndskreven oversigt fra vognmanden over den samlede bødesum for chauffører såvel som virksomheden. FDL har oplyst, at en del af beløbene er frafaldet, og at andre er blevet nedsat i forbindelse med den efterfølgende sagsbehandling. Der henvises til, at ingen af anklagepunkterne har bragt færdselssikkerheden i fare.



Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel e), f) og g):

Efter kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5, har føreren pligt til at udfylde diagramarket med følgende oplysninger:

Efternavn og fornavn,

Start og slutdato samt start- og slutsted (landekode eller bynavn),

Registreringsnummer (i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket),

Start- og slutkilometer. Ved køretøjsskift: det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller,

Tidspunkt for evt. skift af køretøj.

Bestemmelsen indebærer, at enhver mangelfuld udfyldning efter omstændighederne udgør en overtrædelse, uanset om der er tale om en forglemmelse, eller om formålet med den manglende udfyldning har været at forhindre eller besværliggøre muligheden for kontrol af, om køre- og hviletidsreglerne overholdes.

Det er en absolut nødvendig forudsætning for kontrollen med virksomhedens overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, at alle felter på diagramarket er udfyldt, og at oplysningerne på diagramarket er læselige. Som led i kontrollen skal det således bl.a. være muligt at fastlægge, hvilke kørsler den enkelte chauffør har foretaget, ligesom det skal være muligt at identificere, hvilket køretøj der har været anvendt. For at sikre dette må chaufførerne ikke bruge forkortelser ved angivelse af fornavn og efternavn, ligesom alle felter på diagramarkene skal udfyldes.

De omhandlede sager i eksempel e og f er nu afsluttede virksomhedskontrolsager hos Rigspolitiet. Partshøring i begge sager medførte, at der blev foretaget en fornyet gennemgang af sagerne, hvorefter disse havde et sådant omfang og karakter, at Rigspolitiet fandt det forsvarligt, at sagerne blev afsluttet med en indskærpelse over for virksomhederne.

Det bemærkes vedrørende udskifning af diagramark (ITD's bemærkninger til eksempel e), at Rigspolitiets "Forskrifter for brug af kontrolapparat", der blev udsendt første gang den 12. december 2005, indeholder et afsnit om udtagning/udskifning af diagramark, hvoraf det fremgår, i hvilke tilfælde diagramarket lovligt kan udtages/udskiftes.

Sagen nævnt i eksempel g er ligeledes en virksomhedskontrolsag, der dog endnu ikke er afsluttet. Det kan imidlertid oplyses, at tiltalebegæringen vil fremstå som væsentlig reduceret i forhold til de overtrædelser, der er sendt i partshøring hos virksomheden. Det af FDL vedlagte eksempel på en konstateret overtrædelse er således udtaget af sagen.



Gruppe 3: Overtrædelser vedrørende apparatets korrekte funktion mv.

Side 13

h) DTL har i brev af 30. november 2006 vedlagt et bødeforelæg vedrørende en sag, hvor en vognmand er sigtet for ikke at have sørget for reparation af et defekt kontrolapparat (sag nr. 8). Chaufføren af køretøjet blev samtidig sigtet for at have undladt at notere oplysninger om tidsgrupperne på diagramarkenes bagside.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel h):

Det fremgår af sagens akter, at det ved politiets kontrol af chaufførens diagramark kunne konstateres, at kontrolapparatet havde været defekt i tre dage, i hvilken forbindelse optegnelserne på diagramarket ikke var korrekte, idet kontroluret gik forkert. Sagen er afgjort med en bøde på 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til vognmanden.

Det bemærkes, at der i sagen for så vidt er tale om flere overtrædelser af forordningen, idet der havde været driftsforstyrrelser i flere dage. Uagtet dette er bøden udmålt svarende til en enkelt overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

i) DTL har endvidere henvist til en sag (sag nr. 9), hvor det i forbindelse med en landevejskontrol blev konstateret, at kontrolapparatet ikke var kontrolleret af en autoriseret installatør inden for de seneste 2 år. Vognmanden har modtaget et bødeforelæg på 6.000 kr. for forseelsen.

Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger til eksempel i):

Det fremgår af sagens akter, at kontrolapparatet sidst var godkendt den 26. januar 2004. Chaufføren blev kontrolleret af politiet den 21. marts 2006. Datoen for seneste eftersyn var efter sagens oplysninger således overskredet med næsten 2 måneder.



15. februar 2007
J.nr.: 2006-9080-33
Sagsbehandler: Kirsten Søndergaard Munck

FÆRDELSAFDELINGEN

Sekretariatet
Ellebjergvej 52, 2.
2450 København SV

Telefon: 3314 8888
Lokal: 7464
Telefax: 3343 0004

E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk

Bilag 2

Oversigt over forslag om ændrede sanktioner for overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser

I notatet om lempelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne foreslås det i afsnit 2.2.2. at lempe sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køretid uden pauser.

Det foreslås således, at der indføres en tolerance på 5 minutter på hver enkelt pause, og at der alene sker kumulation af køretiden, hvis pausen har været kortere end 33 procent af kravet til den samlede pauses længde efter forordningen.

Det foreslås endvidere, at der indføres en pausebøde for de pauser, som er kortere end den foreskrevne pause fratrukket tolerancen på 5 minutter, men samtidig så lang at der ikke efter ovennævnte forslag skal ske kumulation af køretiden.

Det forudsættes, at overtrædelse af reglerne om køretid uden pause kun sanktioneres, hvor køretiden er overskredet med mere end 5 procent, dvs. at der er kørt i mindst 4 timer og 44 minutter.

Nedenfor følger en oversigt over, hvad forslaget vil betyde for sanktionerne mv. i forhold til den nye køre- og hviletidsforordning (forordning nr. 561/2006).



1. Straffrit område, anvendelse af pausebøde og kumulation af køretid

1.1. Ved afholdelse af en samlet pause, hvor forordningens krav er en samlet pause på 45 minutter

Pause på 45 - 40 minutter: Straffrit på grund af 5 minutters tolerance.

Pause på 39 - 30 minutter: Pausebøde på 1.500/3.000 kr.

Pause på 29 minutter eller derunder: Kumulation af køretid og ingen pausebøde.

1.2. Ved afholdelse af opdelte pauser, hvor forordningens krav er en pause på 15 minutter efterfulgt af en pause på 30 minutter

1. pause, hvor forordningens krav er en pause på 15 minutter

Pause på 15 - 10 minutter: Straffrit på grund af 5 minutters tolerance.

Pause på 9 minutter eller derunder: Kumulation af køretid og ingen pausebøde.

2. pause, hvor forordningens krav er en pause på 30 minutters

Pause på 30 - 25 minutter: Straffrit på grund af 5 minutters tolerance.

Pause på 24 - 20 minutter: Pausebøde på 1.500/3.000 kr.

Pause på 19 minutter eller derunder: Kumulation af køretid og ingen pausebøde.

2. Pausebøden

Det foreslås, at pausebøden fastsættes til en fast bøde på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til vognmanden.

Bøden er fastsat på grundlag af den laveste bøde, der ville blive udmålt, hvis der tages udgangspunkt i det eksisterende sanktionssystem, og der foretages en procentvis udregning af den laveste overskridelse af kravet til en pause, der kan forekomme i forhold til forordningens krav til pausen. Som beregningseksempel kan nævnes, at en pause på 39 minutter indebærer en overskridelse på 13,3 procent af den foreskrevne pause på 45 minutter. Efter det gældende sanktionssystem vil bøden til føreren blive på 1.300 kr., der oprundes til nærmeste beløb delelig med 500 kr., dvs. 1.500 kr. For vognmanden vil bøden være på 2.600 kr., der ligeledes oprundes til nærmeste beløb delelig med 500 kr., dvs. 3.000 kr.

