

- ☐ Folketingets Retsudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Den 28. april 2008

■ **Praktiske eksempler på sanktionering af køre- og hviletidsregler fra HTS og ITD**

HTS – Handel, Transport og Service og International Transport Danmark (ITD) har i brev af 12. marts 2008 oversendt et juridisk responsum og oversigtsnotat til Retsudvalget.


Responsummet er udarbejdet i forbindelse med Justitsministeriets evaluering af det danske sanktionssystem for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Responsummet indeholder en vurdering af, om de gældende proportionalitetsprincipper er forenelige med sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet.

Responsummet er oversendt til Justitsministeriet med anmodning om, at Justitsministeriet forholder sig til konklusionerne og anbefalingerne i responsummet.

I forlængelse af responsummet og dets anbefalinger vedlægges en række konkrete sager om de praktiske problemer, som det gældende sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet volder vognmænd og chauffører i hverdagen – også i situationer, hvor der alene er tale om mindre grove eller undskyldelige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Beskrivelsen af de enkelte sagsforløb giver et billede af, at der ikke ved den nuværende administration af sanktionssystemet gives tilstrækkelighed mulighed for at lade en konkret vurdering af de foreliggende omstændigheder indgå ved strafudmålingen.

Sagerne er fremsendt på vegne af International Transport Danmark (ITD) og danske Busvognmænd.

Venlig hilsen

Michael Svane

■
HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogskaj 20
Postboks 2698
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Sag 1.

Firma XX GmbH/Københavns Politi – 0108-90313-00052-07 – ukorrekt brug af funktionstast.

Firma XX GmbH's chauffør YY modtager bødeforlæg af Københavns Politi (j.nr. 0108-90312-00048-07), hvor han under en kontrol på Grønttorvet anklages for ikke i et tidsrum på *16 minutter* at have betjent kontrolapparatet ukorrekt. Det anføres at kontrolapparatet var indstillet på afbrydelse i arbejdet skønt at chaufføren var beskæftiget med at holde losningen af køretøjet under opsyn.

Efter at have fået anvist den port hvorfra losningen skal ske (5 paller) placerer chaufføren køretøjet der, aktiverer kontrolapparatets pauseknap, - forlader køretøjet for at gå op på læsserampen hvor han i umiddelbar nærhed heraf kan få en kop kaffe i en automat. På vej ned mod køretøjet igen stopper han op på selve rampen og iagttager kort den aktivitet som i det hele taget er på lageret. Herefter går han tilbage til sit køretøj og drikker sin kaffe. Han antastes her af politiet som konstaterer at kontrolapparatet er indstillet på pause. Politiassistenten rejser herefter den overfor angivne anklage, men den begrundelse at han jo har set chaufføren stå på rampen og holdt losningen af sit køretøj under opsyn.

Eftersom transportvirksomheden er registreret i udlandet og eftersom chaufføren også har bopæl der, kan transporten først fortsættes efter at både chaufførens og virksomhedens bøde er betalt.

Både chauffør og transportvirksomhed har klaget over bøderne og det er meddelt Københavns Politi (medio aug. 2007), men på nuværende tidspunkt er der stadig ikke modtaget nogen indkaldelse til Byretten i København.

Chaufføren har modtaget et bødeforlæg (og betalt) på 3.000 kr. Transportvirksomheden har betalt 6.000 kr. (ellers var køretøjet ikke blevet frigivet).

Sag 2.

Chauffør XX – betinget frakendelse af kørekortet.

Nedenstående sag er en gengivelse af SS 21-3232/2007 fra Retten i Aalborg.

"En bøde på 5.000 kr., en betinget frakendelse af kørekortet i tre år kombineret med et krav om at skulle bestå ny kontrollerende køreprøve.

Sådan udmålte dommeren ved retten i Aalborg for nylig straffen til en nordjysk lastbilchauffør, der i et par tilfælde tidligere på året at have overtrådt køre/- hviletidsreglerne med sin blokvogn. Overtrædelserne i de konkrete situationer vedrørte bl.a., at han ikke havde sørget for at overholde den lovpligtige daglige hviletid.

Men sådan forholdt det sig ikke i virkelighedens verden. Chaufføren havde netop gjort flere ihærdige forsøg på at overholde gældende regelsæt for køre/-hviletid på de motorvejsrastepladser, han passerede på det tidspunkt, hvor køretiden var ved at udløbe. Men han havde ikke haft mulighed for at forlods at vide, at, at var alt optaget, da han dukkede op for at finde en parkeringsmulighed til den 32 meter lange og fire meter brede blokvogn. En mulig ulovlig parkering ville have været alternativ til at fortsætte kørslen. Og med et notat om på skiven om manglende p-mulighed var eneste løsning i de pågældende situationer derfor at fortsætte turen ad motorvejen i jagten på en p-mulighed på næste rasteplads i rækken. Det gjorde han i overensstemmelse med lovgivningens force majeure - regler, Et regelsæt, som også færdselspolitiet anbefaler chauffører at benytte frem for ulovlig parkering i bl.a. med henvisning til åbenlyse mangel på p-muligheder til de store køretøjer den nuværende stærkt kaotiske situation på landets motorvejsrastepladser (omtalt i artikel i Chaufførnyt nr. 6/2007).

Total overraskelse

Som det fremgår af domsudskriftet gjorde chaufføren i sin forklaring under retssagen udførligt rede for omstændighederne med de propfyldte rastepladser langs den jyske motorvej og hermed den situation, som han nødtvunget var havnet i, indtil det sluttelig lykkedes at finde en p-mulighed. Det skete på havnearealet i Nr. Sundby.

Derfor kom det også som en total overraskelse, at dommeren i sin kendelse helt valgte at se bort fra de meget kaotiske parkerings-vilkår for de tunge køretøjer, der hersker på rastepladser langs landets motorveje. Det betød samtidig en retslig afvisning af, at der i den foreliggende sag var tale om en pludselig og hermed uforudset situation, der kunne betinge brug af force majeure - reglen. Tværtimod burde chaufføren ifølge dommeren med henvisning til vogntogets omfang og hans mangeårige erfaring i branchen have kunnet forudse de manglende p-muligheder på rastepladserne og derfor burde have planlagt sig ud af problemet i samarbejde med vognmanden - eventuelt med tilkaldelse af en ny chauffør til at tage over. Af udskriftet fra retsmødet fremgår herudover, at dommeren anså, at et kortvarigt værkstedsbesøg for at få repareret køretøjets lygter kort efter kørselens start var den forsinkelse, der senere kørselsforløbet var årsag til, at chaufføren fik problemer med at overholde køre-hviletidsreglerne.

Dommen er afsagt i Byretten i Aalborg d. 23. november 2007, og derfor ikke omfattet af Rigsadvokatens redegørelse.

Sag 3

Frakendelse af førerretten til chauffør i forbindelse med virksomhedskontrol.

Virksomheden ZZ, Esbjerg har været indkaldt til virksomhedskontrol af Rigspolitiet og afventer i dag tiltalerejsning. Rigspolitiets j.nr. 2007-9082-424/10271.RTF.

Virksomheden har 8 biler og der er 9 ansatte. Der er således indleveret ca. 180 diagramark + digitale data. Efter Rigspolitiets gennemgang vil der blive rejst tiltale for 3 forhold, hvor det forventes at 1 forhold vil blive trukket tilbage når supplerende data bliver forelagt. Der vil således være 2 forhold tilbage, hvilket er en samlet *overtrædelsesprocent på 1%*. Omstændighederne er følgende:

Chaufføren der rejses tiltale imod er 63 år og efterlønsmodtager. Han har for firma ZZ kørt 1 afløsertur i løbet af hele kontrolperioden, og det er på denne tur at overtrædelsen sker.

Den kontrollerede skive er for d. 01.06.06 og viser at han starter sit transportforløb om morgenen kl. ca. 09.15. Der holdes pause fra kl. 10.50 til 11.20 og hvil fra kl. 11.50 – 15.00. Herefter kan det konstateres at han sidder i kø fra kl. 16.15 til 17.00 hvor køretøjet alene flytter sig 7-8 kilometer. Dette bevirker naturligvis at læsseterminen hos Brdr. Dahl er presset grundet en senere ankomst. Derudover lægger lagerarbejderne naturligvis et vist pres på chaufføren med hensyn til hans medvirken med at flytte sit køretøj fra det ene læssted til det andet på fabrikken (det er jo fredag aften, og alle vil hjem til weekend). Det er disse flytninger som chaufføren har foretaget i den periode hvor han burde have holdt stille for at holde pause, som nu bevirker, at han kan forvente en tiltale, hvori der lægges op til, at han idømmes en bøde på 4.000 samt en frakendelse (betinget) af sit kørekort. Læsseperioden strækker sig over en samlet periode på 50 min., og der foretages 5 registreringer af at køretøjet har flyttet sig i den periode. Det er ikke muligt at registre nogen tilbagelagt afstand på afstandsmarkeringen.

Chaufføren kunne have indlagt sin pause efter at læsningen var afsluttet uden at dette ville have medført andre brud!

Sag 4

Syd- og Sønderjyllands Politi/Anklagemyndigheden J. nr. 3300-90309-00024-07 - afbrydelse af hvil grundet reparation (1) og afbrydelse grundet manglende egnet P-plads (2).

Ad. 3300-90309-00024-07:

Sagen omfatter 2 forhold, herunder overtrædelse af 27. november 2007 (forhold 2) samt overtrædelse af 5. december 2007 (forhold 1).

Forhold 1:

Nærværende forhold omfatter transport af vindmølledele.

Chaufføren lægger sit køretøj den 3. december 2007 i Vissenbjerg på Fyn og kører herefter til P-plads Frøslev ved den dansk/tyske grænse. På parkeringspladsen efterlader chaufføren trailer / tårnsæt, der er belæsset en vindmølleårnssektion, hvorefter chaufføren kører lastbilen på værksted. Lastbilen er på værksted hele dagen den 4. december 2007.

Efter endt reparation af lastbilen den 4. december 2007 kører chaufføren hjem og holder hvil. Chaufføren starter igen den 5. december 2007 om formiddagen (kl. 09.22) og kører derefter til parkeringspladsen ved Frøslev for at indlægge et fornyet dagligt hvil. I løbet af dagen konstaterer chaufføren at lastbilens oliefyld / varmeapparat ikke længere virker. Da det er december måned får chaufføren tilladelse af vognmanden til at kører til det nærliggende Volvo-værksted, hvor varmeapparatet bliver repareret.

Grundet kørslen fra P-plads Frøslev til værkstedet i Padborg overtræder chaufføren køre-hviletidsreglerne beregningsmæssigt med 36 %, hvilket ud over bøde bevirker en betinget frakendelse af førerretten i 3 år.

Forhold 2:

Der er tale om en vindmølletransport, herunder transport af vindmølleårns.

Chaufføren starter turen den 25. november 2007 fra arbejdsgiverens hjemsted i 6560 Sommersted. Chaufføren ankommer til læssestedet den 26. november 2007, hvor oplæsning sker.

Den 26. november 2007 kl. 21.30 køres fra Gräfenhainichen (i Tyskland). Transporten kører om natten og ankommer til P-plads ved Eichelborn ca. kl. 04.00. På dette tidspunkt konstaterer chaufføren at samtlige anvendelige P-pladser er optaget af andre vogntog. Chaufføren ser sig derfor nødsaget til at parkere vogntoget i det gennemgående spor på parkeringspladsen. Det bemærkes i den forbindelse, at transporten kræver mere plads end en sædvanlig lastbilsparkeringsplads, da vogntoget har følgende dimensioner 34,00 X 4,20 X 4,45 m og en totalvægt på 107.000 kg. Der vedlægges kopi af tysk tilladelse, hvoraf dimensioner og vægt m.v. fremgår.

Grundet vogntogets dimensioner og vægt var det ikke muligt at finde en mere egnet P-plads end det gennemgående spor på parkeringspladsen Eichelborn. – Chaufføren ser sig derfor nødsaget til at lægge sig til at sove og samtidig vente på, at de øvrige almindelige vogntog forlader deres p-pladser, hvorefter der vil være mulighed for at finde en mere egnet parkeringsmulighed for vogntoget.

I løbet af formiddagen kan chaufføren konstatere, at der nu forefindes en mere egnet parkeringsplads, hvorfor chaufføren af færdselssikkerhedshensyn vælger at flytte vogntoget fra det gennemgående spor på parkeringspladsen og parkere på en mere egnet parkeringsplads. I forbindelse med flytningen af vogntoget vælger chaufføren at tanke sit køretøj, da der er plads hertil på dette tidspunkt. Chaufførens flytning og tankning tager ca. 30 min.

Ud over afbrydelsen på 30 min. holder chaufføren sammenlagt stille i ca. 17 timer.

Chaufførens flytning af vogntoget til en mere sikker og egnet parkeringsplads medfører afbrydelse af hviletiden og overtrædelse af køre- hviletidsreglerne opgøres beregningsmæssigt til 22 %, en betinget frakendelse af førerretten i 3 år.

Sag 5

Syd- og Sønderjyllands Politi/Anklagemyndigheden 3300-90309.00025-07 – afbrydelse af manglende egnet P-plads.

Også i denne sag er der tale om en transport af vindmølledele.

Chaufføren starter fra firmaets adresse i Sommersted den 9. december 2007 kl. 19.24 og turen afsluttes den 10. december 2007 kl. 14.03. Chaufføren overholder ikke bestemmelserne om samlet hvil på 9 timer indenfor en 24-timers periode.

Årsagen hertil er, at chaufføren på Sitet Growind i Holland ikke må parkere vogntoget for at få det nødvendige hvil. Vogntoget skal ifølge instruks fra ordregiveren forlade Sitet da der ikke på Sitet er kapacitet til parkering af vogntog. Der vedlægges kopi af brev dateret den 11. oktober 2007 fra Vestas til Ter Lindentransport indeholdende instruks herom. (Ter Lindentransport er den danske transportørs ordregiver).

Chaufføren forlader derfor Sitet i Holland og forsøger at finde en egnet P-plads. Grundet vogntogets størrelse på 22,0 meters længde og 2,75 meters bredde kan det være problematisk at finde en egnet parkeringsmulighed.

Chaufføren forsøger at finde en egnet parkeringsmulighed på sin rute. De første 2 parkeringspladser der ligger på chaufførens rute i nærheden af Sitet, kan chaufføren ikke anvende grundet vogntogets størrelse.

Chaufføren fortsætter herefter til parkeringsplads nr. 3 (på rute E 22) på denne parkeringsplads er der kun en gennemgående kørebane med p-pladser til almindelige biler på højre side. Da chaufføren forsøger at parkere vogntoget på denne parkeringsplads meddeler indehaveren/forpagteren af den på parkeringspladsen værende forretning, at han i givet fald vil tilkalde det hollandske politi og forlange vogntoget fjernet, da vogntoget angiveligt ville holde ulovligt parkeret og ("ødelægge" indehaverens/forpagterens omsætning i forretningen).

Chaufføren ser sig nødsaget til at forlade parkeringspladsen og fortsætte indtil grænseovergangen mellem Holland og Tyskland, hvor der forefindes en egnet parkeringsplads.

Ruten fra Sitet til den egnede parkeringsplads var 56 km.

Ved kontrol i Danmark den 12. december 2007 på rasteplass Oksekær bliver chaufføren noteret for overskridelsen af køre- hviletidsbestemmelserne. Overskridelsen opgøres beregningsmæssigt til 40 % og takseres til bøde samt betinget frakendelse af førerretten i 3 år

2-mandsbetjent kørsel.

Firma XX sender den 9. februar 2007 en bus af sted til Østrig. Bussen Kører for et rejsebureau, og virksomheden har sin hjemmeadresse og garage i Silkeborg.

Der er udarbejdet en række opsamlingssteder i Danmark. Det første er i Ikast kl. 13.30, Bording kl. 13.45, Silkeborg kl. 14.15 og derefter sydpå. Bussen kører kl. 13.05 fra Silkeborg.

Der er som sædvanlig tilsagt 2 chauffører til kørslen som skal køre bussen samlet til bestemmelsesstedet i Østrig. Herefter skal de blive hele ugen i Østrig inden de den 17. skal køre bussen retur til Danmark.

Den ene chauffør ringer om formiddagen til vognmanden og oplyser, at han har problemer med at overholde mødetiden. Det aftales derfor, at han blot skal være i Silkeborg ved opsamlingen kl. 14.15. Det er han også og fra dette tidspunkt er der 2 chauffører i bussen på hele strækningen.

Der er på hele turen til Østrig, under deres uges ophold i Østrig, hvor de dagligt kører 2 gange 12 km. Samt på hjemturen den 17. ingen overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Alt er foregået med respekt af pauser, max køretid o.s.v.

Da de kommer til den dansk-tyske grænse ryger de i kontrol. En kontrol de udmærket godt vidste ville være der. Her bliver de oplyst om, at da chauffør nr. 2 først er steget på bussen 1 time og 15 min. efter chauffør nr. 1 kører de efter reglerne om en-mandsbetjente køretøjer. Det betyder, at de skal afslutte deres 8 timers hvil senest 24 timer efter turens begyndelse. På dette tidspunkt har chauffør nr. 1 kun afholdt 2 timer og 25 min.. Dette er en overtrædelse på 69 %.

Efter anklageskriftet nedlægges der påstand om, at chauffør nr. 1 skal betale en bøde på 7.000,- kr. samt betinget frakendelse af føreretten. Vognmanden modtager et bødekraft på 14.000,- kr..

Sagen er indbragt for retten i Viborg, og der har været afholdt retsmøde den 31. januar. Dommen begærede sagen udsat.

Sagen er tilbage til den gamle forordnings regler. Der var med andre ord ikke nogen fastlagt norm i forordningen for, hvornår 2.-chaufføren senest skulle stige på. Det er noget uklart, men politiet mener at have udmeldt en toleranceregul hvorefter 2.-chaufføren senest skal stige på 1 time efter turen påbegyndes. 2.-chaufføren har ingen aktiv rolle før han selv første gang skal overtage rattet. Det bør i princippet føre til, at såfremt han blot stiger på senest 4½ timer efter turens påbegyndelse bør det være i orden.

Helt grotesk bliver det, at det er den ordentlige chauffør, der møder til tiden og passer sit arbejde, der straffes. Mens den mindre gode chauffør, der møder for sent er straffri!!!!

2-mandsbetjent kørsel.

Firma YY laver en tilsvarende tur der udgår fra Fredericia. Her er det efter aftale med vognmanden besluttet at 2.-chaufføren stiger på i Kolding (hans bopæl). P.g.a. vejrlig tager opsamlingen længere tid end beregnet, og der går 2 timer og 10 min. fra start til 2.-chaufføren stiger på.

Begge sager er indbragt for retten, men endnu ikke afgjort.