



Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K.

Deres ref.: Alm. del -  
bilag 152

Vor ref.: 07-533001

Dato: 19.03.2008

**Justitsministerens besvarelse af spørgsmål 278 og 279 – urimeligt høje bødeforlæg og problematikken vedrørende det objektive strafansvar for overtrædelse af køre- hviletidsreglerne.**

DTL finder, at der er behov for at revidere størrelsen af bødeforlæggene vedrørende de overtrædelser af køre- hviletidsreglerne, der ikke vedrører chaufførens overholdelse af sine lovbefalede køretider eller afholdelsen af de lovbefalede hvil og pauser - men som alene vedrører rene formaliteter omkring betjeningen af kontrolapparatet (fartskrивeren).

Det ene eksempel, der kommenteres på, er en situation, hvor en chauffør glemmer en enkelt køreskive og straffes med en bøde på 3.000 kr., mens vognmanden straffes med en bøde på 6.000 kr. Dette selv om køreskiven efterfølgende tilvejebringes, og selv om skiven udtrykkeligt viser, at der ikke er tale om en overtrædelse af køre- hviletidsreglerne ved den efterfølgende kontrol.

Hverken vognmand eller chauffør har i dette tilfælde nogen økonomisk fordel af eller tilskyndelse til at "glemme" køreskiverne, og bøden har på denne baggrund en alt for vidtgående konsekvens, som ikke står i forhold til forseelsens rent formelle karakter.

I et andet tilfælde har et autoværksted udført en reparation af køretøjet, hvorefter uret i kontrolapparatet blev indstillet forkert af mekanikeren med nøjagtig 12 timer. En sådan fejl kan på grund af urets visning af klokkeslettet kun konstateres ved en nærmere kontrol af køreskiven, hvilket kan være et problem for vognmanden, da køreskiverne efter reglerne skal opbevares i lastbilen.

I dette tilfælde blev chauffør og vognmand straffet med en bøde på 3.000 kr. og 6.000 kr., uagtet at fejlen ikke på nogen måde har haft indflydelse på trafiksikkerheden, da man forholdsvis let kunne konstatere, at køre- og hviletider har været overholdt. Vognmanden og chauffør har derfor heller ikke haft nogen som helst økonomisk fordel af, at uret var forkert indstillet.

I det tredje tilfælde var der tale om, at fordi det nye digitale kontrolapparat ikke af EU er blevet justeret til de nye regler, som EU selv har vedtaget, og som trådte i kraft den 11. april 2007, så blev chaufføren ikke som lovbefalet alarmeret af apparatet, da han var ved at overtræde de nye regler om pauseafholdelse. Det skal hertil siges, at denne "overtrædelse" fandt sted få måneder efter, at reglerne om pauseafholdelse var ændret. Det, som chaufføren foretog sig var rent faktisk lovligt efter de regler, der gjaldt umiddelbart før den 11. april 2007. Et eksempel på, hvordan sjusk i EU-systemet koster en chauffør og en vognmand en kæmpebøde i et tilfælde, hvor trafiksikkerheden på intet tidspunkt har været i fare.

Efter DTLs opfattelse er der således stadigvæk behov for en væsentlig revurdering af bødestørrelsen vedrørende straffen for manglende overholdelse af formalia på området for betjening af kontrolapparatet. Bødernes størrelse modsvarer på ingen måde en mulig økonomisk gevinst for vognmand eller chauffør, for der kan ikke i praksis opnås økonomiske fordele ved disse overtrædelser af formalia.

Desuden har disse overtrædelser af formalia ikke betydning for trafiksikkerheden, og DTL er derfor ikke enig i Justitsministeriets og Rigspolitiets argumentation på dette punkt. Men DTL forstår godt, hvorfor myndighederne svarer, som de gør: De er sat til at forvalte lovgivningen og kan ikke normalt have en udtrykt mening om lovgivningens hensigtsmæssighed. Det er derimod Folketingets opgave at ændre på de klare urimeligheder, der i øjeblikket finder sted på køre- og hviletidsområdet.

Vedrørende det objektive strafansvar skal DTL også bemærke, at vognmanden stort set aldrig har nogen økonomisk gevinst ved en chaufførs overtrædelse af formelle bestemmelser (glemte køreskiver m.m.), medmindre disse overtrædelser kan kædes sammen med en reel overtrædelse af de materielle køre- hviletidsregler, som i så fald naturligvis bør straffes efter de skærpede sanktioner.

DTL finder stadig, at den foreliggende praksis vedrørende både bødestørrelse ved formelle overtrædelser af lovgivningen og vedrørende det objektive ansvar har medført utilsigtede og økonomisk stærkt uheldige og byrdefulde rammevilkår for branchen som helhed, og at især bødestørrelserne ikke afspejler, at der kun er tale om overtrædelse af formalia – og derimod ikke reelle overtrædelser af køre- hviletidsreglerne.

Det er fortsat DTLs ønske, at lovgivningen om sanktionering af overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne skal indrettes på samme måde som lovgivningen på arbejdsmiljøområdet – nemlig, at der i udgangspunktet ved overtrædelse af køre- og hviletidsregler skal være et objektive ansvar for arbejdsgiveren. Men dette ansvar bør kunne fraviges i forhold til virksomheden, hvis der er tale rent formelle overtrædelser af kontrolapparatforordningen, og hvis det kan dokumenteres, at der har været givet nødvendig instruktion fra ledelsens side i forhold til betjeningen af kontrolapparatet. Det mener vi, at de fremførte tilfælde er klare eksempler på.

Det kan til Retsudvalgets orientering oplyses, at brancheorganisationerne den 27. marts 2008 er indkaldt til møde i Justitsministeriet om sanktionerne på området. Grundlaget for mødet er den redegørelse fra Rigsadvokaten og Rigspolitiet, som også er oversendt til Folketinget. Redegørelsen lægger ikke umiddelbart op til nogen lempelser på området, men mødet med Justitsministeriet vil klarlægge den videre proces. I den anledning har DTL sendt vedlagte brev til Justitsministeriet til brug for mødet.

Justitsministeriets besvarelse af de spørgsmål, som har givet anledning til dette brev, vedlægges til orientering.

Med venlig hilsen



Morten Lindbo

JUSTITS

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 27. februar 2008  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2008-150-0580  
Dok.: NFG40747

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 278 (Alm. del), som Folke-  
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 30. januar 2008.

Lene Espersen

/  
Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

**Spørgsmål nr. 278 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):**

”Ministerens kommentarer udbedes til de 3 eksempler på urimelige bødeforlæg, som fremgår af materiale modtaget fra DTL i tilknytning til møde med udvalget 24/1-08, jf. alm. del – bilag 152. Ministeren bedes herunder oplyse, om ministeren finder bødeforlæggene rimelige.”

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som har oplyst følgende:

”Det bemærkes indledningsvis, at de tre eksempler på bødeforelæg ikke indeholder tilstrækkelige oplysninger til, at det har været muligt at identificere de konkrete straffesager. Rigsadvokatens bemærkninger nedenfor er derfor baseret på de oplysninger, der fremgår af materialet fra DTL.

To af de tre eksempler vedrører overtrædelser af Rådets Forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen), mens det tredje eksempel vedrører Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen).

I eksempel 1 refereres en sag, hvor en chauffør i forbindelse med skift af køretøj glemte at medtage diagramark vedrørende chaufførens forudgående kørsel. Efter det oplyste blev der ikke konstateret overtrædelser på diagramarkene, som efterfølgende blev fremsendt til politiet. I anledning af overtrædelsen modtog chaufføren et bødeforelæg på 3.000 kr., og vognmanden modtog et bødeforelæg på 6.000 kr.

Kravet om, at føreren skal medbringe diagramark under kørslen, fremgår af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 7, hvorefter føreren på tilsynsmyndighedernes forlangende skal kunne forevise bl.a. diagramark for en periode, som efter den 1. januar 2008 omfatter den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

Der kan i den forbindelse henvises til U2006.3263V, hvor en chauffør T havde kørt uden at kunne forevise diagramark for den pågældende uge og for sidste foregående køredag. T nægtede sig skyldig under henvisning til, at diagramarket ikke skulle medbringes under kørslen, men alene skulle kunne forevises. Byretten fri fandt T, men landsretten fandt T skyldig, da føreren skulle medbringe diagramarkene med henblik på at kunne forevise dem. T blev straffet med en bøde på 3.000 kr.

Eksempel 2 i henvendelsen fra DTL omhandler efter det oplyste et tilfælde, hvor uret i kontrolapparatet (fartskriversen) som følge af en reparation af lastbilen blev indstillet forkert. De efterfølgende optegnelser på førerens diagramark viste således kørsel om natten, selv om kørslen rettelig havde fundet sted om dagen. Vognmanden modtog i den anledning et bødeforelæg på 6.000 kr.

Der foreligger herved en overtrædelse af artikel 15, stk. 3, hvorefter det bl.a. påhviler føreren at sørge for, at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret, og at betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper optegnes tydeligt hver for sig ved brug af tegnene, der angiver disse.

De i eksemplerne nævnte sanktioner svarer til de vejledende bødetakster for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der blev fastsat ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven. Disse takster er en bøde på 3.000 kr. til føreren og en bøde på 6.000 kr. til ejeren (brugeren) pr. overtrædelse.

Bødernes størrelse blev bl.a. fastsat som følge af, at det er en forudsætning for politiets kontrol med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid, at der sker korrekt registrering af førerens køre- og hviletid, og under hensyn til, at det ikke bør kunne betale sig at undlade en sådan registrering for at dække over overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Rigsadvokaturen finder på denne baggrund ikke, at de nævnte bøder kan anses for urimelige. Det bemærkes i den forbindelse også, at der er tale om overtrædelser begået i erhvervsforhold, hvilket i almindelighed ved fastsættelse af straf anses som en skærpende omstændighed.

Det bemærkes endvidere, at sanktionen i eksempel 1 ikke efter rigsadvokaturens opfattelse kan sammenlignes med den sanktion (en bøde på 500 kr.) der gives, hvis føreren har glemt sit kørekort under kørsel. Formålet med kravet om medbringelse af diagramarkene er således, at politiet umiddelbart kan kontrollere førerens overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, og herunder f.eks. også vurdere om der skal pålægges føreren et kørselsforbud, indtil et lovligt hvil er afholdt.

Eksempel 3 i DTL's henvendelse angår et tilfælde, hvor føreren ikke har afholdt tilstrækkelige pauser i køretiden, der var på 6 timer og 13 minutter. Vognmanden har som følge heraf modtaget et bødeforelæg på 8.000 kr., ligesom der i sagen er sket betinget frakendelse af førerretten.

Reglen om pauser i køretiden fremgår af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen, hvorefter føreren efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal holde en sammenhængende pause på mindst

45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed, fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed.

Som det fremgår, kan den samlede pause under visse betingelser opdeles i to pauser på mindst 15 minutter og mindst 30 minutter. Der kan ifølge forordningen ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

Overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen straffes med en bøde til føreren på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. pr. pct. reglerne overskrides. Også disse bødetakster er fastsat ved lov nr. 557 af 24. juni 2005.

For overtrædelser af forordningens artikel 7 om pauser i køretiden, der er begået efter den 11. april 2007, skal der endvidere i visse tilfælde, hvor den afholdte pause er "for kort" i forhold til forordningens krav om pause, fastsættes en pausebøde på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

Føreren skal endvidere fratages førerretten, hvis reglerne er overskredet med mere end 30 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5. For så vidt angår reglerne om køretid uden pause, jf. forordningens artikel 7, skal der ske frakendelse, hvis både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30 pct. Udgangspunktet er, at frakendelse sker betinget.

I eksempel 3 har køretiden været på 6 timer og 13 minutter, hvilket svarer til en overskridelse på 38 procent. Den takstmæssige bøde under de nævnte omstændigheder er 4.000 kr. (oprundet) til føreren og 8.000 kr. (oprundet) til virksomheden (ejereren/brugeren). Der skal som ovenfor nævnt endvidere ske frakendelse af førerretten, hvis både køretiden og den samlede pause er overskredet med mere end 30 pct.

En bøde på 8.000 kr. til virksomhedsejeren forekommer ikke efter rigsadvokatens opfattelse for høj i et tilfælde som det foreliggende, hvor reglerne i køre- og hviletidsforordningen er overtrådt med mere end 38 pct. Det bemærkes i den forbindelse også, at der her ved er sket en betydelig overtrædelse af de i forordningen fastsatte bestemmelser om kørsel uden pause, og at en sådan kørsel kan være til fare for færdselssikkerheden. Hertil kommer, at der er tale om en overtrædelse begået i erhvervsforhold."

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse.

JUSTITS

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 27. februar 2008  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2008-150-0580  
Dok.: NFG40749

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 279 (Alm. del), som Folke-  
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 30. januar 2008.

Lene Espersen

/  
Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

**Spørgsmål nr. 279 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):**

”Ministerens kommentarer udbedes til det forslag om lempelse af det objektive strafansvar for vognmænd, som fremgår af materiale modtaget fra DTL i tilknytning til møde med udvalget 24/1-08, jf. alm. del – bilag 152.”

**Svar:**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som har oplyst følgende:

”Det fremgår af DTL’s materiale til brug for mødet med Folketingets Retsudvalg, side 24 og 25, at branchen ønsker en tilsvarende lempelse af det objektive straffeansvar på køre- og hviletidsområdet, som den, der har fundet sted på arbejdsmiljøområdet.

DTL henviser i den forbindelse til arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, hvorefter en arbejdsgiver – i det omfang arbejdsgiveren har opfyldt sine pligter efter lovens kapitel 4 – ikke kan pålægges bødeansvar, hvis den ansatte overtræder lovgivningens krav om anvendelse af personlige værnemidler, anvendelse af udsagningsforanstaltninger, anvendelse af beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, anvendelse af forsvarlige arbejdsmetoder eller certifikater til kran og gaffeltruck.

Bestemmelsen i arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, blev indsat ved lov nr. 300 af 19. april 2006, og er en undtagelse til hovedreglen i § 83, stk. 1, om et objektivt individualansvar for arbejdsgiveren. Ifølge forarbejderne er formålet med bestemmelsen at begrænse arbejdsgiverens ansvar for visse overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen, som begås af de ansatte.

Om baggrunden herfor anføres det i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (L 14, Folketingsåret 2005-2006, afsnit 2.1.2.) bl.a., at arbejdsgivere kan blive straffet for ansattes overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen, uanset om arbejdsgiveren har opfyldt alle sine forpligtelser i arbejdsmiljølovens kapitel 4, herunder navnlig at arbejdsgiveren har sørget for, at arbejdsforholdene er sikkerheds- og sundhedsmæssige fuldt forsvarlige, at arbejdsgiveren har udarbejdet skriftlig arbejdspladsvurdering, at arbejdsgiveren fyldestgørende har instrueret de ansatte, at arbejdsgiveren har ført et effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, samt at arbejdsgiveren har sørget for, at samarbejdet om sikkerhed og sundhed kan finde sted, og deltager i samarbejdet.

Det fremgår videre, at arbejdsgiveren ved disse overtrædelser ikke kan forvente eller tage højde for, at den ansatte vil udføre ulovlige



handlinger, hvorfor det ikke synes rimeligt, at arbejdsgiveren i sådanne tilfælde skal straffes for den ansattes overtrædelser.

Ordningen i arbejdsmiljøloven indebærer således, at strafansvaret som udgangspunkt kun påhviler arbejdsgiveren, idet der dog i de nævnte undtagelsestilfælde kun pålægges arbejdstageren et strafansvar.

Ordningen på køre- og hviletidsområdet indebærer derimod, at der som udgangspunkt pålægges både arbejdsgiveren og arbejdstageren (chaufføren) et strafansvar ved overtrædelser.

Det objektive ansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet er hjemlet i færdselslovens § 118, stk. 9, hvorefter der kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet objektivet ansvar for (føreren) overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Efter færdselslovens § 118, stk. 10, kan der endvidere pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Der henvises i den forbindelse til § 13 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvorefter der kan pålægges en arbejdsgiver bødeansvar for førerens overtrædelse af reglerne, når kørslen er foretaget i arbejdsgiverens interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. Efter bekendtgørelsens § 14 kan der endvidere pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Hjemlen til at pålægge arbejdsgiveren objektivet ansvar for overtrædelse af forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport blev oprindeligt fastsat i § 2, stk. 2, i lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

Om baggrunden for indførelsen af objektivet ansvar for arbejdsgiveren for den ansattes overtrædelser fremgår det af bilaget til betænkningen til lovforslaget (FT 1972-73, tillæg B, sp. 31 ff), som indeholder arbejdsmarkedsudvalgets spørgsmål til arbejdsministeren og ministerens besvarelse, at bestemmelsen vil tilskynde arbejdsgiverne til at overvåge, at deres personale overholder forordningerne.

Som følge af en ressortomlægning mellem Arbejdsministeriet og Trafikministeriet blev bestemmelsen om det objektive ansvar for arbejdsgiveren indsat i færdselsloven ved lov nr. 187 af 30. marts 1999. Det blev i den forbindelse overvejet, om der fortsat var grundlag for at opretholde det objektive ansvar for arbejdsgiveren.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslaget (lovforslag 108, FT 1998-99), at det fortsat var Trafikministeriets opfattelse, at et objektivet ansvar på dette område er af væsentlig betydning

for at sikre, at vognmænd fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav.

Det bemærkes, at der på færdselslovens område tilsvarende gælder et objektivt ansvar for ejeren/brugeren af køretøjet ved overtrædelse af reglerne om overlæs.

Efter rigsadvokatens opfattelse er det objektive strafansvar for arbejdsgiveren på køre- og hviletidsområdet fortsat velbegrundet.

Der henvises i den forbindelse til, at planlægningen af chaufførernes transportopgaver påhviler arbejdsgiveren, og at det også vil være arbejdsgiveren, der kan have en økonomisk interesse i, at reglerne ikke bliver overholdt.

Hertil kommer, at manglende overholdelse af reglerne om køre- og hviletid udgør en betydelig færdselssikkerhedsmæssig risiko for andre trafikanter. Det er derfor også af stor betydning for færdselssikkerheden, at arbejdsgiverne fortsat motiveres til at hindre chaufføren i at begå overtrædelser af reglerne.

En lempelse af det objektive ansvar som foreslået af DTL måtte i øvrigt antages at medføre, at der fremover vil skulle anvendes betydelig flere ressourcer på efterforskningen af disse sager med henblik på at få belyst, om chaufføren er blevet oplyst og instrueret tilstrækkeligt af arbejdsgiveren, om transporten af arbejdsgiveren er planlagt, så reglerne kan overholdes mv. Det bemærkes i den forbindelse, at en vejkontrol normalt omfatter chaufførens kørsel over de sidste 29 arbejdsdage, og at efterforskning af sagen dermed også skal omfatte arbejdsgiverens instruktion og planlægning mv. i den nævnte periode.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigsadvokatens udtalelse.

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Att.: Anette Arnsted  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Deres ref.: 2006-84-0244    Vor ref.: 06-412506-003

Dato: 14.03.2008

### **Møde om sanktionerne på køre- og hviletidsområdet**

DTL siger tak for invitationen til mødet den 27. marts 2008 samt redegørelsen om sanktionerne på køre- og hviletidsområdet.

Justitsministeriet har som bekendt tidligere i et samarbejde med transportbranchen lempet sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, hvilket DTL anerkender og er taknemlige for.

Der er dog forsat et behov for, at Justitsministeriet og transportbranchen fortsætter dialogen om de helt nødvendige justeringer og tilpasninger af sanktionssystemet, da bødernes størrelse ikke altid er proportional med forseelserne.

Redegørelsen, de tilbageværende ønsker i transportbranchens oplæg blandt andet fra den 19. december 2006 samt andre og nye tilkomne forhold bør derfor efter DTLs opfattelse indgå i den samlede vurdering af behovene for tilpasninger af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet.

På den baggrund har DTL et udtrykt håb om, at dialogen om de nødvendige tilpasninger af sanktionssystemet kan fortsætte - også efter mødet i Justitsministeriet den 27. marts, således at sanktionerne kommer til at stå i et proportionalt forhold til den begåede forseelse, og hvor der tages hensyn til retsfølelsen hos branchens udøvere.

DTL ser derfor redegørelsen fra Rigsadvokaten og Rigspolitiet som et oplæg til dialog med branchen, idet der forsat består nogle tilbageværende ønsker fra transportbranchen som for eksempel:

- Fradømmelse af førerretten – kun forseelser af materiel karakter bør efter DTLs opfattelse kunne medføre frakendelse af førerretten

- Sanktioner for overtrædelse af reglerne om fartskriveren i forordning 3821/85 – sanktioner, der ikke kompromitterer trafiksikkerheden, bør efter DTLs opfattelse gradueres

Ud over disse punkter skal vi også henvise til spørgsmålene fra blandt andet Retsudvalget den 15. og 19. februar 2008 til justitsministeren om hviletidsbestemmelserne samt spørgsmålet fra Retsudvalget om ministerens kommentarer til 3 eksempler på bødeforlæg samt spørgsmålet om lempelse af det objektive strafansvar for vognmænd i materialet fra mødet med DTL den 24. januar 2008.

Vi skal ligeledes henvise vores brev af den 18. februar 2008 hvor vi anmoder om Justitsministeriets overvejelser om i hvilket omfang, at vejledningsnotaterne kan accepteres af de danske myndigheder, da de efter vores opfattelse kan have indvirkning på fastsættelsen af sanktionernes størrelse på køre- hviletidsområdet.

Afslutningsvis skal vi henvise til de materialer, som bliver fremsendt fra de øvrige organisationer i forbindelse med mødet.

Vi vedlægger i denne forbindelse en række eksempler på sigtelser, der efter DTLs opfattelse illustrerer problematikken, som vi ser den fra branchens side.

Med venlig hilsen

Morten Lindbo

**Bilag:** Eksempler på bødeforelæg og Vejledningsnotater

## 1. - Landevejskontrol

### Glemte køreskiver ved vognskifte

- Chauffør skiftede lastbil i løbet af dagen – ny arbejdsopgave i en anden lastbil
- Chaufføren glemte at tage sine køreskiver med ved vognskifte
- Køreskiver efterfølgende sendt til politiet – alt var OK
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

Til sammenligning: Glemmt kørekort kr. 500

Der henvises til Rigspolitiets lempelse af 31. oktober 2006 - Der gives kun én bøde til henholdsvis chaufføren og virksomheden, hvis føreren ikke kan forevise køreskiverne for den indeværende uge samt de forudgående 15 kalenderdage (indeværende dag og de forudgående 28 kalenderdage).

Dette forudsætter, at virksomheden eller chaufføren efterfølgende – og inden for en af politiet fastsat frist – indsender de manglende køreskiver til kontrol hos politiet.

Sagen tages til byretten, da der ikke bevidst er forsøgt at snyde, og sagen kompromitterer ikke trafikikkerheden. En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed.

# Bødeforelæg

Dato:

25. oktober 2007

Journalnr.:

Inr.:

1

## Beskrivelse af forseelsen

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 3 c, jf. Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 15, stk. 7, ved at være ansvarlig for, at den 5. oktober 2007 ca. kl. 0720 førte ad Sundkrogsgade i Frihavnen i København og her kun kunne forevise 3 diagrammark men ikke resten af indværende uge samt de forudgående 15 kalenderdage.

## BØDEFORLÆG

Hvis De kan erkende Dem skyldig i den forseelse, som er beskrevet i dette bødeforelæg, kan sagen afgøres uden retsforfølgning, hvis De er villig til at betale bøden og eventuelle omkostninger.

1. Bøde 6.000,00 kr.
2. Hvis der er omkostninger, som De skal betale, vil beløbet fremgå af vedlagte opgørelse.

Hvis De ikke kan erkende Dem skyldig, eller ikke indbetaler beløbet, vil sagen blive sendt til retten. Der er mulighed for at få aktindsigt i sagen. Hvis De ønsker aktindsigt, skal De henvende Dem til politiet, gerne skriftligt. Adressen står på forsiden.  
De bedes anvende vedlagte indbetalingskort ved betaling af beløbet.  
Undtagelsestilfælde kan der efter ansøgning til bødekontoret gives henstand eller aftales en afdragsordning.

## 2 - Landevejskontrol

### Ur i fartskriver indstillet 12 timer forkert

- Vognmand afhenter lastbil på værksted
- Strømforsyning afbrudt ved reparation af lastbil
- Ur indstilles 12 timer forkert af værkstedets mekaniker
- Køreskiver viser efterfølgende kørsel i nattetimerne – alt andet var OK
- Kørselstypen kunne kun udføres i dagtimerne
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

Sagen blev ført i byretten – vognmanden tabte sagen, da overtrædelsen var foregået over flere dage.

Sagen er en udefrakommende formalitet, som ikke kompromitterer trafiksikkerheden. En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed.

# Bødeforelæg

Dato:

30. oktober 2007

Journalnr.:

Inr.:

2

## Beskrivelse af forseelsen

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. Marts 2007 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 artikel 13, ved at være ansvarlig for, at sen som fører af li ad Østre Ringvej mod nord ved 58,8 km-mrk. i Ringsted kommune, torsdag den 04. oktober 2007 kl. 11.15 undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet den tid, der blev registreret på arket ikke stemte overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret

## BØDEFORLÆG

Hvis De kan erkende Dem skyldig i den forseelse, som er beskrevet i dette bødeforelæg, kan sagen afgøres uden retsforfølgning, hvis De er villig til at betale bøden og eventuelle omkostninger.

1. Bøde 6.000,00 kr.
2. Hvis der er omkostninger, som De skal betale, vil beløbet fremgå af vedlagte opgørelse.

Hvis De ikke kan erkende Dem skyldig, eller ikke indbetaler beløbet, vil sagen blive sendt til retten. Der er mulighed for at få aktindsigt i sagen. Hvis De ønsker aktindsigt, skal De henvende Dem til politiet, gerne skriftligt. Adressen står på forsiden.

De bedes anvende vedlagte indbetalingskort ved betaling af beløbet.

I undtagelsestilfælde kan der efter ansøgning til bødekontoret gives henstand eller aftales en afdragsordning.



### 3 – Landevejskontrol

#### Digital fartskriver og registrering af nye pauseregler (561/2006)

- Ny pauseregel – 15 min efterfulgt af 30 minutter – pr 4½ times kørsel
- Gl pauseregel – 3 x 15 minutter – pr 4½ times kørsel
- Digital fartskriver indrettet efter pauseregel i gl. forordning 3820/85 - alarm efter 4t og 15 min
- Afholdte pauser 20 min, 15 min, 15 min og 7 min inden for en køreperiode på 4½ time
- Alt OK efter de gamle regler – derfor ingen alarm fra tachograf efter 4t og 15 min
- Køretid blev efterfølgende opgjort til 6 t og 13 min -
- Bødeforelæg
  - vognmand kr. 8.000
  - betinget frakendelse af førerretten

I denne sag anker vi, at vognmanden fradømmes førerretten i et tilfælde, hvor han rettelig burde være alarmeret, hvis tachografen havde fungeret korrekt efter de nye regler om køre- hviletid – 561/2006.

Her bør det præventive være fremherskende frem for det straffende element.

Sagen er taget til byretten, da branchen ikke kan leve med, at den digitale tachograf er indrettet efter de gamle regler om køre- hviletid – 3820/85.

3

Date:

8. september 2007

## Tilkendegivelse Køre- hviletid

Id-nr.:

Ifølge politirapport er De sigtet for overtrædelse af:

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 11, nr. 2, jf. rådets forordning (EØF) nr. 561/2006, artikel 7 ved fredag den 8. juni 2007 fra kl. 06.27 til kl. 14.43 under kørsel med <sup>1</sup> have undladt at afholde en sammenhængende pause på mindst 45 min efter 4½ times kørsel, idet de afholdte pauser inden for køretiden på 6 timer og 13 minutter var på ikke over 20, 7, 15, 15 og 7 minutter, hvilket udgjorde en overtrædelse på 38%.

### TILKENDEGIVELSE

Hvis De kan erkende Dem skyldig, kan sagen afgøres uden retslig forfølgning, ved at De vedtager følgende:

- 1 Bøde Kr. 8000,-
- 2 Betinget frakendelse af førerretten i 3 år  
i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5
- 3 Hvis der er omkostninger, som De skal betale, vil der være vedlagt en opgørelse

Hvis De har benyttet offentlig forsvarer, skal udgiften hertil tillægges omkostningsbeløbet.

#### 4 – Landevejskontrol

##### Glemte 1 køreskive ved vognskifte mellem den 19. og 20. juni 2007

- Chauffør glemte til fyraften at tage sin køreskive ud af lastbilen den 19. juni 2007
- Skiftede lastbil ved arbejdstids begyndelse den 20. juni 2007
- Den oprindelige lastbil var kørt ved arbejdstids begyndelse den 20. juni 2007
- 1 køreskive manglede derfor ved landevejskontrol – alt andet var OK
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

Til sammenligning: Glemte kørekort kr. 500

Der henvises til Rigspolitiets lempelse af 31. oktober 2006 - Der gives kun én bøde til henholdsvis chaufføren og virksomheden, hvis føreren ikke kan forevise køreskiverne for den indeværende uge samt de forudgående 15 kalenderdage (indeværende dag og de forudgående 28 kalenderdage).

Dette forudsætter, at virksomheden eller chaufføren efterfølgende – og inden for en af politiet fastsat frist – indsender de manglende køreskiver til kontrol hos politiet.

En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed, da der ikke bevidst er forsøgt at snyde, og sagen kompromitterer ikke trafiksikkerheden.

Bøden blev betalt.

Syd- og Sønderjyllands Politi  
Grænsopolitidelingen  
Toldbodvej 8, 1., 6330 Padborg  
Tlf. 73671448 - Fax 73331440

## Bødeforelæg

Dato:

● august 2007

Journalnr.:

Inr.:

4/

### Beskrivelse af forørelsen

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Rådets forordning (EUF) nr. 3821/85 artikel 15, stk. 7a, ved at være ansvarlig for, at den 20. juni 2007 kl. 10.00 førte lastbil med tilkøbt påhængsvogn Industrivej ved nr. 2, 6780 Skærbæk uden at kunne forevise diagramark for foregående dag, i hvilken han kørte.

## 5 – Landevejskontrol

### Dom vedrørende forkerte oplysninger på diagramark (processøkonomi)

- Forvekslet tal i registreringsnummer og startkilometer i flermandsbetjent lastbil
- Bødeforelæg for forkert udfyldt diagramark
- Sag om uskyldige/bevidste handlinger (afsnit 3.2.3.2 Justitsministeriets overvejelser angående lovforslag om bødekatalog)
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed, da der ikke bevidst er forsøgt at snyde, og sagen kompromitterer ikke trafiksikkerheden.

Her skal vi ligeledes henvise til betragtningerne fra byretten i Horsens samt det udarbejdede respons fra IID og HTS vedrørende samme sag.

Tiltalte frikendt i byretten.

Retten i Horsens

*11/10/1746/113*



**DOM**

afsagt den 25. oktober 2006



5

[Redacted]

Anklagemyndigheden  
mod

[Redacted]

opr. nr. [Redacted]

[Redacted]

Anklageskriftet er modtaget den 24. august 2006.

[Redacted] er tiltalt for overtrædelse af

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 § 11, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 artikel 15, stk. 5, litra c, ved onsdag den [Redacted] at have ført lastbil [Redacted] med tilkoblet sættevogn [Redacted] d Viborgvej i Holstebro, selv om diagramarket ikke var påført korrekt oplysning om registreringsnummer på det førte køretøj.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

Tiltalte har forklaret, at han førte køretøjet [Redacted] der [Redacted] for [Redacted] [Redacted], som han arbejder for. Han kører normalt i denne bil. Han skrev på diagrammet for [Redacted] under reg.nr. [Redacted] i stedet for det rigtige registreringsnummer. Det er en tommandsbetjent bil, han kørte i, og hans makker skulle derfor udfylde et diagram. Mens tiltalte sad og udfyldte sit eget diagram, spurgte han makker, hvad kilometertælleren stod på. Tiltalte svarede og kom ved en fejl til at skrive de sidste tre cifre fra kilometer-antallet ned på skiven i stedet for de sidste tre cifre i registreringsnummeret.

Da han blev stoppet af politiet, tog betjenten skiven og kørekortet med til motorcyklen. Betjenten kom tilbage og sagde, at registreringsnummeret tilhørte en vognmand i Grenå. Tiltalte forklarede betjenten situationen. Betjenten sagde til ham, at der i så fald ikke var tale om " snyd", men at diagrammet ikke var rigtigt udfyldt. Betjenten tog skiven med, og han satte derfor en ny i, som han kørte videre med.

Forespurgt at forsvareren forklarede tiltalte, at betjenten ligeledes kontrollerede diagrammerne for mandag og tirsdag. Forevist diagrammet fra den [Redacted] forklarede tiltalte, at han ved registreringsnummeret og ved startkilometerantallet begge steder har skrevet 578 som de sidste tre cifre. Man kan på diagrammet fra den [Redacted] se, at

5

diagrammet er fra dagen før, da han på diagrammet er sluttet med et kilometerantal på 551578, svarende til det antal kilometer, der er angivet i diagrammet der [redacted].  
 Betjenten fik diagrammet fra dagen før, men han interesserede sig ikke for, om kilometerantallene passede til tiltaltes forklaring, ligesom han heller ikke interesserede sig for, om det var samme lastbil, tiltalte kørte i. Da betjenten kom tilbage, fastholdt betjenten, at diagrammet var forkert udfyldt. Hans medkører der [redacted]. Han var ligeledes til stede, da tiltalte blev stoppet. Betjenten så ikke [redacted] aktive, hvoraf det fremgår, at det kilometerantal, som [redacted] har angivet, svarer til det kilometerantal, som tiltalte har angivet. Begge diagrammer sidder i bilens ur samtidig og skal flyttes rundt, når der skiftes fører.

Tiltalte er ikke tidligere straffet.

#### Rettenns begrundelse og resultat:

Retten finder på baggrund af diagrammet for 5. april 2006, sammenholdt med de af tiltalte fremlagte diagrammet og med tiltaltes egen forklaring, at det må anses for sandsynligt, at tiltalte, således som han forklarede i retten, akryt registreringsnummeret forkert ned på diagrammet for 5. april 2006 ved en fejl, fordi han blev distraheret, og ikke fordi han havde i sindet at overtrede andre forskrifter.

Retten finder herefter, at anklagemyndigheden ikke har ført bevis for, at tiltalte havde forset til at overtrede de bestemmelser, han er tiltalte for at have overtrådt.

Tiltalte frifindes derfor.

#### THI KENDES FOR RET:

Tiltalte [redacted] frifindes.

Statskassen betaler sagens omkostninger.

*Lone Knudstrup*  
 Lone Knudstrup Mørtsø  
 dommerfuldmægtig

## 6 – Virksomhedskontrol

### Undladt at holde dagligt hvil på mindst 8 timer (artikel 12, 561/2006)

- Virksomhedskontrol med 1 overtrædelse i kontrollen
- Vognmand undlod at afholde en daglig hviletid på mindst 8 timer - det længste hvil var på 4 timer 20 min
- Samlet hviletid/pauser i perioden 26.02.07, kl. 20.00 – 27.02.07, kl. 18.30 ca.11 timer 45 min
- Samlet køretid i perioden 26.02.07, kl. 20.00 – 27.02.07, kl. 18.30 ca.10 timer 20 min
- Den pågældende uge var præget af flere periode med snestorm og glatte/lukkede veje i Nordjylland
- Nyt snefald med risiko for flere lukkede veje – vognmand valgte af hensyn til køretøjets og godsets sikkerhed, at føre køretøjet tilbage til hjemsted
- Bødeforelæg
  - vognmand kr. 9.000
  - betinget frakendelse af førerretten

Vognmand har gjort indsigelser over for den lokale politimyndighed, da han blandt andet finder, at det ikke er rimeligt, at inddrage førerretten ved en virksomhedskontrol.

I denne sag anker vi, at vognmanden fradømmes førerretten ved en virksomhedskontrol. Her bør det præventive i virksomhedskontrollen være fremherskende frem for det straffende element.

Sagen er ikke afgjort.



**Forhold 1**  
**Vedrørende vognmand** (incl. egne forhold)

**Bilag 1:**

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 11, nr. 3 (tidligere Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 med senere ændringer § 10, nr. 3, litra a), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 2, jf. artikel 4, litra g (tidligere Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 artikel 8, stk. 1), ved den 260207 kl. 2000 og 24 timer frem under kørsel med  
; at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 8 timer, da det længste hvil på 4 timer og 20 minutter blev påbegyndt den 270207 kl. 0125 og afsluttet den 270207 kl. 0545, hvilket udgjorde en overtrædelse på 45 %.

6

Med henvisning til antallet af overtrædelser på de gennemgåede diagramark og under henvisning til Rigsadvokatens meddelelse 4/2000 (rettet i april 2007) om sanktionspåstande i færdselssager finder Rigspolitiet, at en passende bøde vil være:

9.000 kr. til vognmand (forhold 1) + frakendelse



## 7 – Virksomhedskontrol

### Glemte køreskive ved afhentning af lastbil fra værksted

- Chauffør bliver bedt om, at være behjælpelig med at afhente en lastbil fra et værksted
- I farten glemmer han, at tage sine køreskiver med fra den oprindelige lastbil, hvor dagsskiven fortsat sidder i lastbilen. Fartskrивeren er stillet på pause/hviletid
- Chauffør opdager på værkstedet, at han har glemt sine køreskiver. For at gøre det så godt som muligt opstarter han en ny skive, da lastbilen køres hjem fra værkstedet
- Virksomhedskontrollen afslører at chaufføren har benyttet to køreskiver den pågældende dag
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

Der henvises til Rigspolitiets lempelse af 31. oktober 2006 - Der gives kun én bøde til henholdsvis chaufføren og virksomheden, hvis føreren ikke kan forevise køreskiverne for den indeværende uge samt de forudgående 15 kalenderdage (indeværende dag og de forudgående 28 kalenderdage 01.01.2008).

Dette forudsætter, at virksomheden eller chaufføren efterfølgende – og inden for en af politiet fastsat frist – indsender de manglende køreskiver til kontrol hos politiet.

En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed, da der ikke bevidst er forsøgt at snyde, og sagen kompromitterer ikke trafiksikkerheden.

Sagen blev tabt i byretten.

Forhold 2

Vedrørende chauffør [redacted]

Bilag 1:

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 12, stk. 1, nr. 3, litra a (tidligere Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 med senere ændringer § 11, stk. 1, nr. 3, litra a), jf. artikel 13 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, ved i perioden den 220506.kl. 0550 til kl. 1750 at have foretaget ukorrekt betjening af kontrolapparatet efter endt kørsel med [redacted], idet diagramarket forblev i kontrolapparatet, og nyt diagramark blev påbegyndt i forbindelse med den videre kørsel med [redacted]

## 8 – Virksomhedskontrol

### Skift fra undtaget kørsel til køre- hviletidskørsel

- Chauffør afslutter en sin normale tur med dagrenovation – undtaget kørsel – der benyttes køreskive
- Chaufføren anmodes om at køre en ekstra tur i en anden lastbil. I farten glemmer han, at tage sine køreskiver med fra den oprindelige lastbil, hvor dagsskiven fortsat sidder i lastbilen. Fartskriveren er stillet på pause/hviletid
- Ny køreskive opstartes hvor han glemmer at notere den undtagne kørsel med den foregående lastbil på bagsiden af den nye køreskive
- Virksomhedskontrollen afslører at chaufføren har benyttet to køreskiver den pågældende dag.
- Heraf blev den ene køreskive benyttet til undtaget kørsel
- Bødeforelæg
  - chauffør kr. 3.000
  - vognmand kr. 6.000

Der henvises til Rigspolitiets lempelse af 31. oktober 2006 - Der gives kun én bøde til henholdsvis chaufføren og virksomheden, hvis føreren ikke kan forevise køreskiverne for den indeværende uge samt de forudgående 15 kalenderdage (indeværende dag og de forudgående 28 kalenderdage).

Dette forudsætter, at virksomheden eller chaufføren efterfølgende – og inden for en af politiet fastsat frist – indsender de manglende køreskiver til kontrol hos politiet.

Vi skal ligeledes fremhæve, at kørslen på den 1. køreskive var undtaget kørsel, da der var tale om kørsel med et renovationskøretøj. På den baggrund mener vi, at bødeforelægget er udstedt på et forkert grundlag.

En reduceret takst i bødekataloget er en mulighed, da der ikke bevidst er forsøgt at snyde, og sagen kompromitterer ikke trafiksikkerheden.

Sagen blev tabt i byretten.

Forhold 4

Vedrørende chauffør [REDACTED]

8

**Bilag 1:**

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 12, stk. 1, nr. 3, litra a (tidligere Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 med senere ændringer § 11, stk. 1, nr. 3, litra a), jf. artikel 13 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, ved i perioden den 010506 kl. 0520 til kl. 1515 at have foretaget ukorrekt betjening af kontrolapparatet efter endt kørsel med [REDACTED], idet diagramarket forblev i kontrolapparatet, og nyt diagramark blev påbegyndt i forbindelse med den videre kørsel med [REDACTED]

Vejledningsmotater 1-5

## VEJLEDNINGSNOTAT 1

**Vedr.:** Ekstraordinær fravigelse fra minimumshviletiden og den maksimalt tilladte køretid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads.

**Artikel:** 12 i forordning (EF) nr. 561/2006

**Anvendelse af bestemmelsen:** Artikel 12 indeholder bestemmelser om, at føreren må fravige minimumshviletider og maksimalt tilladte køretider, jf. artikel 6 til 9, med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads. Denne artikel bemyndiger ikke en fører til at fravige forordningen af årsager, som han var bekendt med inden transportens begyndelse. Bestemmelsen er udformet for at give førere mulighed for at håndtere situationer, hvor det uventet under selve transporten bliver umuligt at efterkomme forordningen, dvs. i situationer med usædvanlige vanskeligheder, som føreren ikke har indflydelse på, og som er helt unødige og ikke kunne forudses trods iagttagelse af den efter omstændighederne fornødne omhu. Undtagelsen har også til formål at tilgodese sikkerheden for personer, køretøjet og dets last, og det kræves, at der under alle omstændigheder skal tages hensyn til færdselssikkerheden.

I forbindelse med sådanne situationer har tre parter visse forpligtelser:

1) En transportvirksomhed skal omhyggeligt planlægge en sikker transport for føreren, hvor der f.eks. tages højde for jævnligt forekommende trafikpropper, vejrforhold og adgang til egnede holdepladser, dvs. den skal tilrettelægge arbejdet således, at førerne er i stand til at efterkomme forordningen, og de skal tage hensyn til, at speditørers og forsikringsselskabers krav til sikker holdeplads er opfyldt.

2) En fører skal følge reglerne nøje og må ikke fravige køre- og hviletidsbestemmelserne, medmindre der uventet opstår ekstraordinære omstændigheder, og det bliver umuligt at efterkomme forordningen uden at bringe færdselssikkerheden eller personers, køretøjets og lastens sikkerhed i fare. Beslutter føreren, at det er nødvendigt at fravige forordningen, og dette er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, skal vedkommende ved ankomsten til den nærmest egnede holdeplads manuelt angive arten af og årsagen til fravigelsen (på diagramarket, på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen ved brug af et fællesskabsprog).

3) Kontrolmyndigheden skal anlægge et sagligt skøn i forbindelse med kontrollen af føreren og vurdere, om fravigelsen fra den tilladte køretid er berettiget.

Ved vurderingen af, om fravigelsen i medfør af artikel 12 er berettiget, skal kontrolmyndigheden omhyggeligt kontrollere alle omstændigheder, herunder:

a) førerens tidligere, registrerede kontrolapparatoplysninger kontrolleres for at fastlægge førerens køremønstre og verificere, om føreren normalt overholder køre- og hviletidsreglerne, og om fravigelsen er ekstraordinær,

b) fravigelsen fra den maksimalt tilladte køretid må ikke forekomme regelmæssigt, og den skal skyldes ekstraordinære omstændigheder som f.eks. større trafikulykker, ekstreme vejrforhold, omkørsler, manglende plads på holdepladser. *(Denne liste over mulige ekstraordinære omstændigheder er alene vejledende. Princippet for vurderingen er, at begrundelsen for den eventuelle fravigelse fra den maksimalt tilladte køretid ikke må være kendt på forhånd eller kunne forudses),*

c) daglige og ugentlige køretider skal overholdes, og føreren må dermed ikke opnå en "tidsgevinst" ved at overskride den maksimale køretid i sin søgen efter en egnet holdeplads,

d) fravigelsen fra køretidsreglerne må ikke føre til en fravigelse af de påkrævede pauser eller daglige og ugentlige hviletider.

**Bemærkning:** EF-Domstolen, Sag C-235/94

## VEJLEDNINGSNOTAT 2

**Vedr.:** Registrering af den tid, en fører bruger på at rejse til et andet sted end det sted, hvor vedkommende normalt overtager eller afleverer et køretøj, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

**Artikel:** 9 i forordning (EF) nr. 561/2006

**Anvendelse af bestemmelsen :**

En fører, der rejser til et specifikt sted, som ikke er arbejdsgiverens virksomhed, og som er anvist af arbejdsgiveren med henblik på at overtage og føre et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, opfylder en af arbejdsgiveren pålagt forpligtelse, og vedkommende kan derfor ikke frit disponere over sin tid.

I overensstemmelse med artikel 9, stk. 2 og 3, gælder derfor følgende:

- enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller aflevere et køretøj, som er omfattet af forordningen, uanset om arbejdsgiveren har udstedt instrukser om, hvornår og hvordan rejsen skulle foretages, eller om dette valg blev overladt til føreren, skal registreres enten som "rådighedstid" eller som "andet arbejde" alt afhængig af medlemsstatens nationale lovgivning,

og

- enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller aflevere et køretøj, som er omfattet af forordningen, skal registreres som "andet arbejde".

I de følgende tre tilfælde kan rejsetiden anses for "hvile" eller "pause".

Det første tilfælde opstår, når en fører ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde kan føreren hvil eller holde pause, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads (artikel 9, stk. 1).

Det andet tilfælde opstår, når en fører ikke ledsager et køretøj, men rejser med tog eller færge til eller fra et sted, hvor føreren vil overtage eller har afleveret et køretøj, der er omfattet af forordningen (artikel 9, stk. 2, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget).

Det tredje tilfælde opstår, når køretøjet bemannes af mere end en fører. Når en anden fører, der står til rådighed for i givet fald at føre køretøjet, sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke er aktivt inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af denne anden førers "rådighedsperiode" anses for at være en "pause".

Typen af førerens ansættelseskontrakt har ingen betydning i den forbindelse. Disse regler gælder derfor både for fastansatte førere og midlertidigt ansatte førere fra en chaufførvikarvirksomhed.

For så vidt angår en "chaufførvikar" er "arbejdsgiverens virksomhed" den virksomhed, der gør brug af denne førers arbejdskraft i forbindelse med sin vejtransport ("brugervirksomhed"), og ikke chaufførvikarvirksomheden.

**Bemærkning:** EF-Domstolen, sag C-76/77 og sag C-297/99.



### VEJLEDNINGSNOTAT 3

**Vedr.:** Påbud om afbrydelse af en pause, eller af daglig eller ugentlig hviletid, for at føre et køretøj fremad ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder.

**Artikel:** 4, litra d) og f), i forordning (EF) nr. 561/2006

**Anvendelse af bestemmelsen:** Normalt disponerer en fører under et dagligt eller ugentligt hvil frit over sin tid og er derfor ikke forpligtet til at være i nærheden af sit køretøj.

Normalt er en afbrydelse af en pause, eller et dagligt eller ugentligt hvil, en overtrædelse (medmindre "færgereglen" finder anvendelse – artikel 9, stk. 1 ). Ved en terminal eller en holdeplads kan der imidlertid pludseligt opstå en unormal situation eller et nødstilfælde, hvor et køretøj skal flyttes.

Ved terminaler findes der normalt en fører (ansat af terminalen), som om nødvendigt flytter køretøjer. Er dette ikke tilfældet, og bliver det grundet ekstraordinære omstændigheder nødvendigt at flytte køretøjet, må føreren alene afbryde sin pause efter anmodning fra en kompetent myndighed eller en terminalmedarbejder med bemyndigelse til at beordre køretøjet flyttet.

I visse tilfælde (f.eks. ved holdepladser, ved grænseovergange og i nødstilfælde), hvis det af objektive grunde er nødvendigt at flytte køretøjet, eller hvis politiet eller en anden myndighed (f.eks. brandmænd, vejmyndigheder eller toldembedsmænd) beordrer køretøjet flyttet, kan føreren være nødt til at afbryde sit hvil eller pause i få minutter og bør i så fald ikke retsforfølges.

Opstår en sådan særlig situation, skal medlemsstaternes kontrolmyndigheder udvise en vis tolerance efter en individuel vurdering af situationen.

En sådan afbrydelse af en førers hvil eller pause skal registreres manuelt af føreren og bør om muligt påtegnes af den kompetente myndighed, som beordrede føreren til at flytte køretøjet.

VEJLEDNINGSNOTAT 4

**Vedr.:** Registrering af køretid ved hjælp af digitale kontrolapparater, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

**Artikel:** 1 i forordning (EØF) nr. 3821/85 med henvisning til forordning (EF) nr. 1360/2002 (Bilag 1B)

**Fremgangsmåde:**

Da digitale kontrolapparater registrerer mere nøjagtigt end analoge kontrolapparater, er det muligt, at førere, der foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, noteres for mere køretid, når de benytter et digitalt kontrolapparat, end det ville være tilfældet med et analogt kontrolapparat. Denne situation er af midlertidig karakter og kan hovedsageligt få indflydelse på lokale fragttaktiviteter. Problemet varer kun i overgangsperioden, hvor det analoge og digitale kontrolapparat eksisterer side om side.

For at fremme en hurtig udbredelse af det digitale kontrolapparat, men samtidig sikre ligebehandling af førere – uanset det anvendte kontrolapparat – bør det være muligt for de nationale kontrolmyndigheder at tillade en afvigelse i denne overgangsperiode. Denne afvigelse i overgangsperioden bør gælde for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, og som er udstyret med digitale kontrolapparater.

Kontrolmyndighederne forventes dog til stadighed at anlægge et sagligt skøn. Når en fører befinder sig bag rattet i et køretøj og aktivt udfører en transportaktivitet omfattet af forordningen, anses vedkommende for at føre køretøjet uanset de nærmere omstændigheder (f.eks. i tilfælde, hvor føreren sidder i en trafikprop eller holder for rødt lys).

Derfor gælder følgende:

- Medlemsstaterne bør oplyse deres kontrolmyndigheder om, at de har mulighed for i forbindelse med kontrollen af et digitalt kontrolapparats data - at tillade op til 15 minutters afvigelse i løbet af en fireoghalv (4,5) times samlet køretid for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, forudsat at der er bevis for denne påstand. Der kan f.eks. gøres brug af denne afvigelse som et fradrag af et minut fra den samlede køretid, mellem hvert stop, med højst 15 minutter i alt pr. fireoghalv (4,5) times samlet køretid.
- Kontrolmyndighederne bør ved udøvelsen af deres saglige skøn tage hensyn til omstændighederne og benytte det bevis, de får forelagt på stedet (f.eks. dokumentation, der kan efterprøves, for at føreren har foretaget hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning), og de skal kontrollere, at deres fortolkning ikke afviger fra den korrekte anvendelse af køre- og hviletidsbestemmelserne og derved undergraver færdssikkerheden.
- Medlemsstaterne kan anvende analyseprogrammel, der er konfigureret til at integrere en afvigelsesperiode i beregningerne af køretid, men de bør holde sig for øje, at dette kan føre til bevismæssige problemer i en senere fase. Afvigelsen må under ingen omstændigheder overstige en 15 minutters grænse pr. fireoghalv (4,5) times samlet køretid.
- Afvigelsen må hverken indebære forskelsbehandling af eller være til ulempe for førere, som udfører national eller international transport, og den bør kun tages i betragtning for de aktiviteter, hvor rejsen tydeligt indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

## VEJLEDNINGSNOTAT 5

**Vedr.:** Formular til brug for erklæring om forhold, som er opstillet i Kommissionens beslutning af 12. april 2007

**Artikel:** 11, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF

**Fremgangsmåde:** Erklæringen omfatter nærmere fastsatte forhold inden for den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 3821/85, dvs.:

- den indeværende dag og de forudgående 28 dage (fra 1. januar 2008)

Erklæringen kan **alene** benyttes, når føreren har:

- været fraværende på grund af sygdom
- været på en ferie, som udgør en del af den årlige ferie ifølge lovgivningen i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret
- ført et andet køretøj, der er undtaget fra forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR.

Medlemsstaterne har ikke pligt til at stille krav om, at formularen skal benyttes, men hvis en medlemsstat stiller krav om, at der skal benyttes en formular i de tilfælde, som er omhandlet i formularen, skal denne standardformular anerkendes som gyldig til dette formål. Medlemsstaterne har mulighed for at gøre brug af formularen obligatorisk på deres område og stille krav om, at alle berørte førere skal benytte den. Men hvis det fremgår af fartskriveroptegnelser, at føreren har ført et køretøj, der er undtaget fra forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR, kan der ikke anmodes om en formular for denne periode.

Den elektroniske og printervenlige formular og oplysninger om, hvilke medlemsstater der har gjort brug af denne obligatorisk, findes på:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_form\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm) .

Formularen anerkendes i hele EU på alle officielle EU-sprog. Standardformatet letter forståelsen, idet det indeholder nummererede, forud fastsatte rubrikker, som skal udfyldes.

Alle formularens rubrikker skal udfyldes med maskinskrift. For at være gyldig skal formularen underskrives af såvel virksomhedens repræsentant som føreren, inden turen påbegyndes. Hvad angår selvstændige chauffører, underskriver føreren både en gang som virksomhedens repræsentant og en gang som fører.

Det er alene den underskrevne originale formular, som er gyldig. Formularens indhold må ikke ændres. Formularen må ikke underskrives på forhånd, og heller ikke ændres med håndskrevne erklæringer. Under særlige omstændigheder, og hvis dette er tilladt i henhold til den nationale lovgivning, kan en faxet kopi af formularen godkendes.

Formularen kan udskrives på papir med virksomhedens logo og kontaktoplysninger, men rubrikkerne med oplysninger om virksomheden skal også udfyldes.

Hvis en chauffør ikke fører køretøjet, efter turen er påbegyndt, f.eks. på grund af sygdom eller hvis køretøjet er ude af drift, kan formularen ikke benyttes, og kontrolmyndighederne vil kunne anmode om anden dokumentation for denne inaktivitet.

Erklæringen omfatter kun de deri nævnte tre typer af forhold. Formularen kan ikke benyttes vedrørende andre forhold.

Det bør bemærkes, at formularen ikke træder i stedet for forpligtelsen til at registrere aktiviteter, som er anført i artikel 6, stk. 5, i forordning (EF) nr. 561/2006 og i artikel 15 i forordning (EØF) nr. 3821/85.