



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 26. juni 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-150-0757
Dok.: NFG40909

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 811, som Folketingets Retsudvalg (Alm. del) har stillet til justitsministeren den 2. juni 2008.

Lene Espersen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 811 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ministerens kommentarer udbedes til henvendelse af 26/4-08 fra HTS og ITD vedrørende praktiske eksempler på sanktionering af køre- og hviletider, jf. alm. del – bilag 361.”

Svar:

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

”Henvendelsen fra HTS og ITD indeholder en række eksempler på sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Eksemplerne omhandler køre- og hviletidsbestemmelser, der fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om køre- og hviletid, og som gennemgås i det følgende.

Artikel 6

Af artikel 6 fremgår reglerne for daglig og ugentlig køretid.

Køretid er den tid, hvor der foretages kørsel med køretøjet (hjulene ruller).

Kørsel, der i medfør af artikel 3 eller artikel 13, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen, jf. § 2 i bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne, ikke er omfattet af forordningen, medregnes ikke i køretiden, når køretid opmåles ved kontrol.

Kørsel, der udføres for at bringe et køretøj på værksted, er omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Artikel 7

Af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen fremgår reglerne for køretid og pauser.

Ifølge artikel 4, litra d, i køre- og hviletidsforordningen er ”pause” enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation.

Der er efter Rigspolitiets opfattelse ikke særlige krav til, hvordan pausen skal forløbe, når blot føreren ikke udfører kørsel eller udfører andet arbejde.

Artikel 8

Af artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen fremgår kravene til daglige og ugentlige hviletider.

Af artikel 8, stk. 2, fremgår, at inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.

En hviletid eller en pause kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes. Det vil derfor ikke være lovligt at afbryde en hviletid eller en pause for at flytte et køretøj på en terminal i forbindelse med af- og pålæsning af gods eller foretage tankning af køretøjet.

Der kan dog under afholdelse af en hviletid eller en pause i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet.

Det kan f.eks. være påbud fra politi, brandvæsen, vejmyndighed, toldvæsen eller en særlig bemyndiget terminalarbejder om at flytte køretøjet i særligt opståede situationer, hvor flytning af køretøjet er en absolut nødvendighed.

I sådanne tilfælde kan en afbrydelse på få minutter og kørsel over en ganske kort strækning være nødvendig. Føreren skal af kontrolhensyn i et sådant tilfælde foretage en registrering af årsagen til afbrydelsen på diagramarket eller på en udskrift fra kontrolapparatet, hvis der anvendes et digitalt kontrolapparat. Føreren skal så vidt muligt sørge for at få oplysningen om afbrydelsen attesteret af den myndighed, der har beordret køretøjet flyttet med angivelse af årsagen hertil.

Ved en efterfølgende kontrol vil der i sådanne særlige tilfælde kunne udvises en vis tolerance efter en individuel vurdering og eventuel kontrol af årsagen til afbrydelsen.

Endelig kan føreren, der ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, i medfør af artikel 9, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen ("færgereglen") højst to gange afbryde en regulær daglig hviletid af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Det er et krav, at føreren har adgang til køje eller liggeplads.

Af artikel 8, stk. 5, følger, at en fører, der deltager i flermandsbetjening, skal have holdt en ny daglig hviletid på mindst 9 timer inden for 30 timer efter afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.

Ifølge artikel 4, litra o, i køre- og hviletidsforordningen er "flermandsbetjening" den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere ombord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden.

Hvis betingelserne for ”flermandsbetjening”, jf. definitionen i forordningens artikel 4, litra o, er opfyldt, betyder det, at kravet til den daglige hviletid er på mindst 9 timer, som skal holdes inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid (30-timersperioden).

Hvis betingelserne for ”flermandsbetjening” *ikke* er opfyldt, betyder det, at hver fører inden for en 24-timersperiode skal afholde en ny daglig hviletid. Den daglige hviletid kan ifølge artikel 4, litra g, i køre- og hviletidsforordningen være enten en regulær daglig hviletid på mindst 11 sammenhængende timer eller en opdelt daglig hviletid på mindst 3 sammenhængende timer efterfulgt af mindst 9 sammenhængende timer, i alt 12 timer, eller et reduceret dagligt hvil på mindst 9 timer.

Af artikel 8, stk. 2, i den tidligere køre- og hviletidsforordning (Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85) fremgik det, at hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte timer sammenhængende inden for enhver periode på 30 timer.

Det fremgik ikke af bestemmelsen, om tilstedeværelsen af en eller flere førere var valgfri i en periode.

Det kan oplyses, at Trafikministeriet, som indtil november 2001 administrerede køre- og hviletidsområdet, havde anlagt en praksis, hvorefter der var tale om ”flermandsbetjening”, såfremt der var to førere i køretøjet, og fører nr. 2 var kommet til stede i køretøjet inden for den første time efter, at kørslen var påbegyndt. Der var således praksis for, at ved flermandsbetjening var tilstedeværelsen af en eller flere førere valgfri den første time.

Rigspolitiet fortsatte denne praksis.

Artikel 12

Af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen fremgår, at hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9 i det omfang, det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagram eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.

Artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen (”force-majeure reglen”) giver således mulighed for en ekstraordinær fravigelse fra kravet til den maksimalt tilladte daglige køretid og påbegyndelse af rettidig hviletid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads, hvis det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Det er en forudsætning for anvendelse

af denne mulighed for fravigelse, at det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden.

Reglen bemyndiger ikke en fører til at fravige køre- og hviletidsforordningen af årsager, som er kendt på forhånd eller kunne forudses. Der skal være tale om en uventet opstået ekstraordinær omstændighed, der gør fravigelsen af køre- og hviletidsbestemmelserne helt nødvendig.

Som eksempel på en sådan situation kan nævnes, at afholdelse af et planlagt hvil på en sikker bevogtet holdeplads ikke er mulig, fordi pladsen mod forventning er optaget, og det derfor af hensyn til førerens og lastens sikkerhed er nødvendigt at køre frem til næste sikre holdeplads.

Som et andet eksempel kan nævnes kødannelse i forbindelse med trafikuheld, som medfører, at det ikke er muligt at afbryde køretiden og holde hvil, før nærmeste egnede holdeplads er nået.

Såfremt artikel 12 anvendes, skal føreren senest ved ankomsten til den egnede holdeplads på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat manuelt angive årsagen til fravigelsen.

Af artikel 10, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen fremgår, at transportvirksomheden skal tilrettelægge førernes arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at transportvirksomhedens tilrettelæggelse af en transport også omfatter tilrettelæggelse af parkering på en egnet holdeplads, når føreren skal holde pauser og hvil, og køretøjet skal holde stille.

Da artikel 12 er en ”force majeure-regel”, der kun kan anvendes i ekstraordinære situationer, er det Rigspolitiet opfattelse, at såfremt transportvirksomheden er bekendt med, at der kan være vanskeligheder med at finde egnet holdeplads til det pågældende køretøj på grund af f.eks. dets dimensioner og vægt, bør dette indgå i transportvirksomhedens overvejelser om tilrettelæggelsen af transporten.”