

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Danish Transport Federation

Oplæg til ændringer i sanktionssystemet vedrørende overtrædelse af regler om kontrolapparatet

Medlemmer af Folketingets Trafikudvalg og Retsudvalg besøgte den 19. maj 2010 DSV i Brøndby.

Under besøget fortalte chauffører fra DSV og Frode Laursen A/S om de daglige udfordringer med en korrekt betjening af det digitale kontrolapparat. Det blev aftalt, at DSV, Frode Laursen og andre repræsentanter for transporterhvervet skulle vende tilbage med et fælles oplæg om ændringer i sanktionssystemet for overtrædelse af regelsættet om kontrolapparatet.

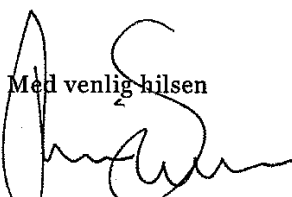
Vedlagt fremsendes hermed et oplæg til ændringer i sanktionssystemet vedrørende overtrædelse af regler om kontrolapparatet. Oplægget tager udgangspunkt i de udfordringer, som chaufførerne står overfor i hverdagen, når det gælder betjening af det digitale kontrolapparat og overholdelse af regelsættet herom.

Oplægget baserer sig endvidere på udgangspunktet om, at de gældende køre- og hviletidsregler er gode nok, men at reglerne om kontrolapparatet på en række punkter er uhenigtsmæssige, idet den daglige brug af apparatet kan føre til betjeningsfejl, som straffes uforholdsmæssigt hårdt.

Oplægget er udarbejdet af DSV, Frode Laursen, tillidsmænd fra de to virksomheder, 3F Transportgruppen, Danske Fragtmænd A/S, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), TungVognsSpecialisten og DI Transport.

Parterne stiller sig naturligvis til rådighed for en uddybning af oplægget, såfremt Trafikudvalget måtte ønske dette.

Oplægget er fremsendt til Folketingets Retsudvalg og til justitsminister Lars Barfoed.

Med venlig hilsen

Michael Svane

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18
København V

Sundkrogskaj 20
København Ø

CVR: 16 07 75 93

Oplæg til ændringer i sanktionssystemet vedrørende overtrædelse af regler om kontrolapparatet

Den 19. maj 2010 besøgte medlemmer af Folketingets Trafikudvalg og Retsudvalg DSV i Brøndby. På mødet viste chauffører fra DSV og Frode Laursen A/S de daglige udfordringer med en korrekt betjening af det digitale kontrolapparat. I mødet deltog desuden repræsentanter fra DI Transport, ATL, Danske Fragtmænd, 3F Transportgruppen og TungVognsSpecialisten.

På mødet blev det aftalt, at organisationerne skulle vende tilbage med et fælles oplæg om ændringer i sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Der er enighed om, at køre- og hviletidsreglerne som udgangspunkt er gode og kan efterleves i hverdagen. Der er også enighed om, at det digitale kontrolapparat er til fordel for virksomheder og chauffører. Derimod er reglerne om kontrolapparatet uhensigtsmæssige, idet den daglige brug kan føre til betjeningsfejl, som i dag straffes uforholdsmæssigt hårdt.

Der er enighed om, at overtrædelser af reglerne for kontrolapparatet ikke har betydning for trafiksikkerheden. Derfor bør overtrædelser, hvor der er tale om simple betjeningsfejl eller hvor de tekniske specifikationer ikke er i overensstemmelse med de gældende køre- og hviletidsregler straffes mildere, end tilfældet er i dag. Der henvises til vedlagte notat om chaufførens daglige brug af kontrolapparatet.

Der er enighed om, at bevidste overtrædelser, herunder manipulation i form af indgreb i kontrolapparatet (f.eks. magnetsvind), skal straffes hårdt. Der er enighed om, at sådanne overtrædelser bør straffes endnu hårdere. Det gælder såvel chauffør som arbejdsgiver. Der bør således kunne ske fratagelse af en virksomheds godskørselstilladelse.

På denne baggrund skal vi foreslå følgende ændringer i sanktionssystemet:

Klassificering af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet

Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 (kontrolbilag III) fastlægger en fælles struktur i EU med hensyn til klassificering af alvorsgraden for overtrædelser af bl.a. reglerne for kontrolapparatet. Der skelnes mellem følgende kategorier: 1) Meget alvorlig overtrædelse 2) Alvorlig overtrædelse og 3) Mindre overtrædelse.

En rapport udarbejdet af Kommissionen i maj 2009 viser imidlertid, at der er store forskelle i måden, hvorpå overtrædelse af bl.a. reglerne om kontrolapparatet kategoriseres. Det konkluderes i rapporten, at "ikke alene varierer den anvendte bødestørrelse for alvorlige overtrædelser i betydelig grad fra medlemsstat til medlemsstat; dette er også tilfældet for kategoriseringen, dvs. definitionen af, hvad der betragtes som en alvorlig overtrædelse."

Overtrædelser af reglerne vedrørende kontrolapparatet bør klassificeres som mindre overtrædelser, da der mellem parterne er enighed om, at sådanne overtrædelser er uden betydning for trafikikkerheden.

Sanktioner i form af bøder bør reduceres til en bøde på 500 kr. per kørselsforløb. Der bør heller ikke kunne ske frakendelse af førerretten.

Der bør i førstegangstilfælde og i tilfælde, hvor der er tale om gentagne tilfælde af betjeningsfejl og hvor der er tale om undskyldelige omstændigheder, udstedes et såkaldt rådgivningspåbud. Dette påbud skal pålægge virksomheden at gennemføre kursus i korrekt betjening af kontrolapparatet. Kursus og rådgivning skal ske ved ekstern rådgiver og omfatte chauffører og ledelse i virksomheden.

Sker overtrædelsen derimod bevidst, bør sanktionerne som minimum fastholdes på nuværende niveau. Parterne kan støtte skærpede sanktioner i disse tilfælde både for virksomhed og chauffører i form af frakendelse af førerretten (ubetinget), frakendelse af godskørselstilladelsen samt mærkbare bødestraffe.

Egenkontrol og smiley-ordning m.v.

Der er enighed om, at der i et samarbejde mellem myndigheder og branchen skal udarbejdes en branchevejledning og et tilhørende egenkontrolprogram(mer) til brug for virksomhedernes korrekte anvendelse af kontrolapparatet.

Der er enighed om at anbefale, at der indføres en officiel "smiley-ordning" på basis af egenkontrol i forhold til virksomhedernes anvendelse af og kontrol med overholdelsen af reglerne om kontrolapparat samt køre- og hviletidsreglerne generelt.

Andre forhold

De grundlæggende hensyn bag køre- og hviletidsreglerne er begrundet i trafikikkerhed, arbejdsmiljø samt en ensartet konkurrence blandt transportvirksomhederne.

Der er enighed om, at der skal være mulighed for at straffe overtrædelser hårdt, når anklagemyndighedens beviser taler herfor. Sådanne øgede sanktioner skal naturligvis ske under iagttagelse af gældende retssikkerhedsgarantier og – principper.


Parterne er enige om, at frakendelse af førerretten i forbindelse med virksomhedskontrol ikke bør finde sted, hvis sådanne overtrædelser er uden betydning for færdselssikkerheden.

Parterne står naturligvis til rådighed for en uddybning af det fælles udspil.

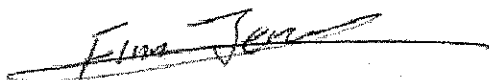
Med venlig hilsen



Direktør Orla Hansen
DSV Road A/S



Adm. direktør Thorkil Andersen
Frode Laursen



Tillidsmand Finn Jensen
DSV Road A/S



Fællestillidsmand Steffen Larsen
Frode Laursen A/S




Miljøkonsulent Kjeld H. Jensen
3F Transportgruppen



Vognmand Anders Fransgaard
Formand for Arbejdsgiverforeningen for
Transport og Logistik (ATL)



Direktør Peter B. Jepsen
Danske Fragtmænd A/S



Partner Henrik Brunstedt
TungVognsSpecialisten



Direktør Michael Svane
DI Transport

Notat

Chaufføren og den daglige brug af kontrolapparatet

1. Kontrolapparatet

Det kontrolapparat, som et køretøj er udstyret med, skal anvendes under kørsel, der er omfattet af reglerne i forordning (EF) 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen).

Det kan være et analogt kontrolapparat, hvor registrering af tidsgrupper foretages på et diagramark, eller et digitalt kontrolapparat, hvor registreringen foretages dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort.

Dette notat forholder sig primært til det digitale kontrolapparat og de fejlmuligheder, der knytter sig til brugen heraf.

Kontrolapparatet er på størrelse med en almindelig bilradio og forsynet med et display på størrelse med et display på en mobiltelefon. Kontrolapparatet er teknisk set ca. 12 år gammelt med en menustruktur som på mobiltelefoner for 15 år siden.

Kontrolapparatet er ofte placeret over frontruden ved førerens plads, hvilket er ensbetydende med, at det ikke er muligt at aflæse displayet under kørsel.

Der findes mindst tre forskellige modeller af det digitale kontrolapparat på markedet.

1. Stoneridge
2. Simens VDO
3. Actia

Det er Stoneridge og Simens VDO, der er de mest udbredte modeller. Menustrukturen på de tre modeller er forskellig, ligesom visningen i displayet under kørsel kan være forskellig fra model til model.

Det kunne være hensigtsmæssigt, hvis den enkelte virksomhed bestemte sig for at indkøbe og anvende en bestemt model af det digitale kontrolapparat. Men virksomhederne kan ikke altid selv bestemme hvilken model af kontrolapparat, som deres køretøjer bliver leveret med, idet de forskellige bilmærker har indgået indkøbsaftaler med leverandører af digitale kontrolapparater.

Det betyder, at chauffører i samme virksomhed på samme dag kan komme ud for at skulle anvende flere forskellige modeller af det digitale kontrolapparat, hvis den pågældende chauffør skifter køretøj i løbet af dagen.

Dertil skal lægges, at brugervejledningerne til de enkelte modeller af det digitale kontrolapparat er meget omfattende og ikke brugervenligt skrevet. Blot kan det nævnes, at brugervejledningen til Simens VDO er på 116 tætskrevne sider.

2. Reglerne om kontrolapparatet

De generelle brugsforskrifter for kontrolapparatet fremgår af artikel 13-16 i forordning (EØF) 3821/85 (kontrolapparatforordningen) og § 5-9 i bekendtgørelse nr. 328 om køre- og hviletidsreglerne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Kontrolapparatforordningens artikel 13-16 fastsætter bestemmelser om korrekt anvendelse af kontrolapparat, diagramark eller førerkort (hvis kontrolapparatet er analogt bruges diagramark og hvis kontrolapparatet er digitalt bruges førerkort).

Som eksempel kan nævnes bestemmelser om aflæsning og opbevaring af kørselsdata på diagramark eller førerkort i mindst ét år efter anvendelsen, om indlæsning af førerkort og betjening af kontrolapparatet, så køretid, rådighedstid, afbrydelse af arbejde mv. fremgår tydeligt på udskrift fra kontrolapparatet.

De tekniske specifikationer for kontrolapparater mv. er fastsat i bilag til kontrolapparatforordningen og er forskrifter om blandt andet kontrolapparatets konstruktion, installering, funktionskriterier, betegnelser og symboler vist i brugerflade, anvendelse samt afprøvning. Tilpasning af de tekniske specifikationer kan finde sted efter nøje fastlagte EU-procedurer.

Køre- og hviletidsbekendtgørelsen § 5-9 fastsætter yderligere nationale bestemmelser om korrekt anvendelse af kontrolapparat, diagramark eller førerkort, herunder om at udtagelse af førerkort først må ske ved afslutningen af en daglig arbejdsperiode (med mindre der sker skift af køretøj), overførsel, opbevaring og sikring af kørselsdata mv.

3. Sanktioner og frakendelse af førerretten

Det danske sanktionssystem for overtrædelse af reglerne om henholdsvis køre- og hviletid og kontrolapparater blev skærpet væsentligt i 2005.

Sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen bygger på en ensartet sanktionering af alle overtrædelser. Bødeniveauet svarer til bøden for en overskridelse af køre- og hviletidsreglerne med 30 procent. Chaufføren får således en bøde på 3.000 kr. pr. overtrædelse og vognmanden en bøde på 6.000 kr.

Skærpende forhold som frakendelse af førerretten, objektivt ansvar for virksomheden og intet bodeloft indgår i sanktioneringen af reglerne om kontrolapparater.

Frakendelse af førerretten er reguleret gennem den såkaldte "klippe-kortsordning", som blev indført ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 i forbindelse med at bødeniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne blev skærpet væsentligt.

Ordnningen går ud på, at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet udløser et "klip" pr. overtrædelse. Da loven trådte i kraft ville 3 overtrædelser i løbet af 3 år eller kortere tid medføre en betinget frakendelse af førerretten, mens 6 overtrædelser i løbet af 3 år ville medføre en ubetinget frakendelse af førerretten.

I 2009 blev reglerne ændret, så der er tale om en betinget frakendelse af førerretten ved 6 overtrædelser (i stedet for 3 overtrædelser) og en ubetinget frakendelse af førerretten ved 12 overtrædelser (i stedet for 6 overtrædelser) i løbet af 3 år.

4. Eksempler på betjeningsfejl

Ved chaufførens daglige brug af det digitale kontrolapparat kan der nemt forekomme betjeningsfejl. I det følgende beskrives forskellige typer af betjeningsfejl:

a) Fejlbetjening på grund af ikke-tidssvarende opsætning af kontrolapparat

De fleste digitale kontrolapparater har en teknisk opsætning, der ikke svarer til de nugældende regler. Dette gælder bl.a. ved kontrolapparatets registrering af pauser.

Indtil 11. april 2007 kunne en pause efter uafbrudt køretid på 4½ time holdes enten som en sammenhængende pause på 45 minutter eller opdelt som tre pauser på hver 15 minutter fordelt over kørselsperioden, eller opdelt som to pauser på henholdsvis 30 minutter og 15 minutter, hvor de sidste 15 minutter afholdes senest efter 4½ times køretid.

En ændring af reglerne om pauser trådte i kraft pr. 11. april 2007 og betyder, at en pause (fortsat) skal være på 45 minutter og kan opdeles i to pauser på henholdsvis 15 minutter og 30 minutter. Men rækkefølgen i de opdeltte pauser kan efter de nye regler ikke lovligt vendes om, så der først holdes en pause på 30 minutter og dernæst en pause på 15 minutter.

Ændringen af reglerne om pauser er imidlertid ikke overført til opsætningen i det digitale kontrolapparat. Det betyder, at kontrolfunktionen i kontrolapparatet ikke gør opmærksom på, hvis chaufføren holder pause efter de gamle regler og for eksempel holder den første pause på 30 minutter efterfulgt af en pause på 15 minutter, eller holder 3 pauser af 15 minutters varighed.

Det betyder, at chaufføren på egen hånd skal være opmærksom på, at kontrolapparatet registrerer efter de gamle regler (d.v.s. mulighed for tre opdeltte pauser på hver 15 minutter), mens chaufføren skal følge de ændrede regler og kun må holde opdelt pause, hvor den første pause skal være på mindst 15 minutter og den anden pause skal være på mindst 30 minutter, som afholdes senest efter 4½ times køretid.

Det er en uhensigtsmæssig situation, som nemt kan give anledning til fortolkningsfejl og forvirring omkring en chaufførs afholdelse af pauser.

Visse producenter (Siemens VDO DTO 1381, version 1.3, og Stoneridge 5000, version 7) har allerede software, der kan håndtere ændringen i pausereglen pr. 11. april 2007, men den største del af de kontrolapparater, der er monteret i køretøjerne i dag, registrerer pauser efter de "gamle regler".

Det bemærkes, at en endelig tilpasning af de tekniske specifikationer, så de stemmer overens med alle bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, er undervejs i EU-systemet. Men det er i denne sammenhæng vigtigt at holde sig for øje, at en langvarig beslutningsproces i EU-systemet ikke ændrer på de praktiske forhold omkring betjening af kontrolapparatet, som en chauffør skal arbejde under i hverdagen og ikke mindst stå til ansvar for henset til sanktionsbestemmelser, frakendelsesregime, politikontrol mv.

b) Fejlbetjening ved manuelle indtastninger - generelt

Der er efter køre- og hviletidsforordningen situationer, hvor det er nødvendigt, at chaufføren foretager en manuel registrering af tidsgrupper. Det gælder registrering af "andet arbejde" end kørsel og om registrering af kørsel, som foretages i erhvervsmæssigt øjemed, men som ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde. Der henvises til artikel 6, stk. 5, og artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen.

Alle tidsdata i det digitale kontrolapparat registreres i UTC-tid (Universal Time Coordination (Greenwich-tid)). Manuelle indlæsninger af tidsgrupper skal ligeledes foretages i UTC-tid. Foretages registrering i lokaltid, er der tale om ukorrekt betjening af kontrolapparatet.

Det betyder, at der ved en manuel indlæsning skal omregnes til UTC-tid. Når der skal omregnes fra lokaltid til UTC-tid, anvendes dansk lokaltid med fradrag af tidszone (minus 1 time, dog 2 timer ved sommertid).

Endvidere er alle digitale kontrolapparater indrettet på en måde, så chaufføren kun får én mulighed for manuelt at indtaste oplysninger i apparatet efter indsættelse af førerkort. Det betyder, at den manuelle indtastning ikke er mulig, hvis chaufføren blot taster forkert første gang eller tager fejl af menuen i det digitale kontrolapparat.

Når chaufføren overtager køretøjet, skal han, efter at førerkortet er sat i kontrolapparatet, indlæse nationalitetsmærket (landekode) for det land, hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes. Tilsvarende skal chaufføren indlæse nationalitetsmærket for det land, hvor turen afsluttes, jf. artikel 15, stk. 5a, i kontrolapparatforordningen. En regel, der virker overflødig, idet reglerne er ens over hele EU.

Endvidere kan der forekomme situationer, hvor føreren skal indtaste arbejdsfunktioner manuelt i kontrolapparatet. Som eksempel kan nævnes situationen ved skifte af køretøj, hvor der går lidt tid, inden chaufføren kan overtage det andet køretøj. Disse indtastninger giver ofte problemer, idet menustrukturen i de digitale kontrolapparater er vanskelige at finde rundt i. Der kan være tale om en enkelt fejlindtastning, som chaufføren ikke har mulighed for at rette, hvis han overhovedet bemærker, at der er sket forkert indtastning.

Det digitale kontrolapparat skal downloades mindst hver 60. dag for at sikre oplysningerne. Virksomhederne bruger forskellige typer af terminaler og USB-stik til at overføre data fra det digitale kontrolapparat til virksomhedens server. Ved overførslen isættes virksomhedskort, hvorefter overførelse af data påbegyndes. Ved afslutningen af dataoverførslen bliver der i nogle menuer spurgt til, om "firmaet skal logges ud". Hvis der bliver svaret bekræftende, vil det pågældende køretøj ikke længere være registreret i virksomheden. Denne type af indtastninger sker ofte som fejl eller fordi en chauffør eller anden medarbejder ikke kan finde ud af menustrukturen.

Straffebestemmelser for forkerte eller manglende indtastninger vil som minimum give en bøde til chaufføren på kr. 3.000 kr. og et "klip" samt en bøde på kr. 6.000 kr. til virksomheden. Hvis der er tale om manglende indtastning af "pause/hviletid" afholdt efter, at køretøjet er forladt, eller ved undtaget kørsel, kan resultatet blive langt værre.

c) Fejlindtastninger ved dagligt hvil

Efter køre- og hviletidsforordningen skal en chauffør inden for en hvilken som helst 24 timers periode have afholdt et dagligt hvil på mindst 11 timer eller tre gange om ugen et reduceret hvil på mindst 9 timer.

Eksempel 1

En chauffør afslutter dagen efter at have kørt 10 timer ved at registrere dette i kontrolapparatet, hvorefter han tager sit førerkort ud. Den efterfølgende dag sætter chaufføren sit førerkort i kontrolapparatet og foretager de nødvendige indtastninger og starter kørslen. Forløb og adfærd er 100 procent korrekt.

Eksempel 2

En chauffør afslutter dagen efter at have kørt 10 timer ved at stille kontrolapparatet på "pause/hvil", han lader sit førerkort sidde i apparatet natten over. Den efterfølgende dag foretager han de nødvendige indtastninger og starter umiddelbart herefter sin kørsel.

Forløb og adfærd 100 procent korrekt.

Eksempel 3

En chauffør afslutter dagen efter at have kørt 10 timer og glemmer/bruger ikke "pause/hvil"-funktionen i kontrolapparatet. Han lader førerkortet sidde i om natten. Næste dag kører han igen 10 timer. Den daglige hviletid er ikke registreret, men kontrolapparatet har registreret, at bilen holdt stille.

Forholdet kan sanktioneres på 2 forskellige måder, afhængig af hvad chaufføren forklarer eller har registreret på evt. udskrifter:

- Den samlede køretid vil være på 20 timer, hvilket svarer til en overskridelse af reglerne om daglig køretid på 100 procent. Endvidere er kravene til den daglige hviletid overskredet med 9 timer, hvilket svarer til en overskridelse på 100 procent. Det samlede bødekraft vil være kr. 20.000 kr. til chaufføren og kr. 40.000 kr. til virksomheden.
- Hvis det tolkes som fejlbetjening af kontrolapparatet, får chaufføren en bøde på kr. 3000 kr. og et "klip", mens virksomheden får en bøde på 6000 kr.

Det bemærkes, at chaufføren i eksempel 3 har haft identiske køre- og hviletidsforløb som chaufførerne i eksempel 1 og 2, men han har blot "glemt" at registrere hvilet.

d) Fejlindtastning ved ugentlig hviletid

Efter køre- og hviletidsforordningen skal en chauffør i to på hinanden følgende uger afholde mindst:

- to regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer, eller
- en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.

Denne reduktion skal dog kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Eksempel 1

En chauffør kommer hjem fredag kl. 13.22, efter at han har kørt 6 timer og 15 minutter eksklusiv pauser. Chaufføren lader sit førerkort sidde i kontrolapparatet, men glemmer at trykke på kontrolapparatets indstillingsknapper. Det betyder, at der på førerkortet registreres "andet arbejde" i stedet for hviletid. Det skal bemærkes, at kontrolapparatet viser, at køretøjet ikke er blevet flyttet i perioden.

Mandag morgen kl. 03.35 (efter 62 timer og 13 minutter), møder han igen og kører 9 timer og 3 minutter med slut mandag kl. 15.31.

Overtrædelse og bøde:

Da kontrolapparatet på førerkortet har registreret "andet arbejde" i stedet for ugentlig hviletid betyder det, at de timer, som chaufføren kørte fredag og mandag, bliver lagt sammen (kumulation i henhold til Bødekataloget), så han i alt har kørt 15 timer og 18 minutter uden hvil.

Det betragtes som en overtrædelse af reglerne i kontrolapparatsforordningen og indebærer en bøde til chaufføren på 3.000 kr. og et "klip" samt en bøde til virksomheden på 6.000 kr.

Eksempel 2

En chauffør starter dag 1 kl. 05.32 og arbejder ind til kl. 13.37, hvorefter han holder fri. Chaufføren glemmer at indtaste "pause/hvil" på kontrolapparatet. Han har holdt hvil fra kl. 13.37 til kl. 06.22, men dette er registreret som "andet arbejde". Chaufføren starter dag 2 kl. 06.22 og arbejder til kl. 17.04, hvorefter han holder fri. Samlet køretid i de to dage er 13 timer 16 minutter.

Overtrædelse og bøde:

1. Samlet køretid er 13 timer og 16 minutter, hvilket svarer til en overtrædelse på 32 procent af den daglige køretid og medfører en bøde på 3500 kr.
2. Efter forklaring til politiet om betjeningsfejl, bliver bødeforlægget på 3000 kr. til chaufføren og et "klip"

Eksemplet viser, at chaufføren bevidst kan overtræde reglerne og "slippe" med en bøde på 3500 kr. Chaufføren kan også registrere fejlen og derefter få en bøde på 3000 kr. og et "klip".

e) Fejlindtastninger ved pauser efter uafbrudt køretid

Efter køre- og hviletidsreglerne må en chauffør aldrig have en længere køreperiode end 4½ time i træk. Herefter skal han holde en pause på mindst 45 minutter.

Denne pause kan opdeles i 2 pauser, hvor den første pause skal være på mindst 15 minutter og den sidste på mindst 30 minutter. Herefter kan der igen køres 4½ time.

Den daglige køretid må ikke overstige 9 timer, dog må den daglige køretid højst 2 gange i løbet af en uge sættes op til højst 10 timer.

Eksempel 1 Den omhyggelige chauffør

Kørslen starter kl. 07.00. Kl. 09.25 afholdes der 15 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Kørslen genoptages kl. 09.40, og der køres til kl. 11.45, hvor der afholdes 30 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Kl. 12.15 fortsætter kørslen til kl. 14.45, hvor der afholdes 15 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Derefter fortsætter kørslen til kl. 17.00, hvor der afholdes 30 minutters pause, og kontrolapparatet sættes igen på "pause", hvorefter der køres endnu en time til kl. 18.30.

Samlet køretid: 10 timer
Samlet pause: 4 pauser på tilsammen 90 minutter

Forløb og adfærd er 100 procent korrekt.

Eksempel 2 Den "uheldige" chauffør

Kørslen starter kl. 07.00. Kl. 09.25 holdes der 15 minutters pause. Kørslen genoptages kl. 09.40, og der køres til kl. 11.45, hvor der holdes 30 minutters pause. Kl. 12.15 fortsætter kørslen til kl. 14.45, hvor der holdes 15 minutters pause. Derefter fortsætter kørslen til kl. 17.00, hvor der holdes 30 minutters pause, hvorefter der køres endnu en time til kl. 18.30.

Samlet køretid: 10 timer
Samlet pause: 4 pauser på tilsammen 90 minutter

Dette kørselsforløb er identisk med eksempel 1, men chaufføren har "glemt" at registrere de 4 pauser på kontrolapparatet (apparatet har selv registreret, at bilen har holdt stille). Alligevel kan dette kørselsforløb udløse en bøde på 3000 kr. til chaufføren og en bøde til virksomheden på 6.000 kr. Hvis mønstret gentager sig dag efter dag, er det bare at gange op!!

Hvis en chauffør har 6 overtrædelser af kontrolapparatforordningen for fejlbetjening eller manglende betjening af kontrolapparatet inden for 3 år, får han en betinget frakendelse af førerretten og skal bestå en kontrollerende køreprøve.

Eksempel 3 Et teoretisk eksempel:

Kørslen starter kl. 07.00. Kl. 09.25 holdes der 10 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Kørslen genoptages kl. 09.35, og der køres til kl. 11.53, hvor der holdes 25 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Kl. 12.18 fortsætter kørslen til kl. 14.45, hvor der holdes 10 minutters pause, og kontrolapparatet sættes på "pause". Derefter fortsætter kørslen fra kl. 14.55 til kl. 17.11, hvor der holdes 25 minutters pause, og kontrolapparatet sættes igen på "pause", hvorefter der køres fra kl. 17.36 til kl. 18.39.

Samlet køretid:	10 timer og 29 minutter
Samlet pause:	4 pauser på tilsammen 70 minutter

Kørslen udløser ingen sanktion, idet overskridelse af den daglige køretid med mindre end 5 procent ikke sanktioneres, ligesom pauser, som er mindre end 5 minutter for korte, heller ikke sanktioneres.

Samtidig bemærkes, at chaufføren i dette teoretiske eksempel får 29 minutters længere køretid og 20 minutters kortere pause end chaufførerne i eksempel 1 og 2.

De tre eksempler viser, at reglerne rammer den "uheldige" chauffør (eksempel 2) uforholdsmæssigt hårdt ved en simpel og utilsigtet betjeningsfejl.

Denne skævhed i reglerne understreges af det teoretiske eksempel, hvor en chauffør udnytter reglerne fuldt ud, herunder bestemmelserne i bødekataloget om en tolerancegrænse på 5 procent og en 5 minutters tolerance for så vidt angår pauserne. Her undgår chaufføren, at der rejses tiltale, selv om den samlede køretid er overskredet med 29 minutter.