

**MØDE MED TRAFIKUDVALGET'S MEDLEMMER  
CHRISTIANSBORG, den 17.03.2011 kl. 08.00  
samt  
FORETRÆDE FOR TRAFIKUDVALGET kl. 10.30**

**Skriftlig fremstilling og dokumentation med bilag.**

**Repræsentanter fra Transport & Miljø:  
Per Thuesen - Palle Vejen - Bjarne Abel og Robert Jakobsen.**

Nedenfor har vi listet en række punkter, som vi mener udvalget bør kigge nærmere på i forhold til de problemstillinger, som transportbranchen aktuelt står i.  
De her listede problemstillinger påvirker direkte og/eller indirekte trafiksikkerheden, arbejdsmiljøet og konkurrenceevnen.

\*\*\*\*\*

**Oprettelse af dansk BAG**

- Oprettelse af et dansk BAG for at styrke vejkontrollerne i en mere retfærdig fordeling af kontrollerede biler.
- At blive taget "med fingrene i kagedåsen" har altid haft en opdragende effekt.
- Dansk BAG som har egne ressourcer og dermed ikke dræner eller kan blive drænet for mandskab jvf. hvad der var CPH's problemer.
- Dansk BAG skal kontrollere at 45 timers hvil ikke bliver afholdt i bilen.
- Dansk BAG skal kontrollere cabotage.
- Et dansk BAG gør det ikke alene.

*Se bilag 1*

**Objektivt ansvar**

- Udvide det objektive ansvar til også at gælde for speditørerne.
- En revision af sanktionerne, og hvor det objektive ansvar stopper og i hvilke tilfælde.
- At en chauffør f.eks tager bilen til bageren om lørdagen bør ikke være vognmandens ansvar.

Det vil kræve en saglig gennemgang og justering af regler for objektivt ansvar, før det vil være bare nogenlunde acceptabelt at give speditører/disponenter et automatisk objektivt ansvar. Bilerne bliver som oftest styret direkte fra speditørfirmaerne uden vognmandens indflydelse. En undersøgelse foretaget på TM's side, viser at 88% af chaufførerne bliver disponeret direkte af speditørerne og deres disponenter.

I øvrigt skal objektivt ansvar i en mere retfærdig form være et EU-anliggende, og ikke som nu, hvor det kun er nogle få lande der praktiserer denne form, hvor det forvrider konkurrencen.

**Sanktioner**

- Revision af de gældende køre-hviletidsregler i forhold til bagatel-forseelser. (og der skal mere til end en venlig henstilling til anklagere og dommere)
- Det er forståeligt, at nogen sætter magnet på køretøjet for at undgå en bøde, når politiet er så strikse med at udskrive bøder for alt der er farvet rødt i en førerkortkontrol.
- Virksomhedskontrollen går alt for nidkært til værks.
- Der bør anlægges et bødeloft.
- Måske skulle man organisere det således, at virksomhedskontroller kun skal ske, når der konstateres gentagne tilfælde af SNYD og ikke små-fejl og bagateller.  
Et forslag kunne være på længere sigt at lægge Virksomhedskontrollen et fælles sted i EU, og der kontrolleres for alle lande i EU. Der skal være en retfærdig fordeling af arbejdet.

## **Cabotage**

- Cabotagekørsel skal med i RUT.
- I Frankrig forlanges en cabotage-tilladelse, det må også kunne lade sig gøre i Danmark.
- Cabotage skal kontrolleres af et dansk BAG.
- Den nuværende cabotage-vejledning skal laves om, idet den nuværende udformning er skadelig for det indre danske marked og faktisk står der i forordningen at cabotage kan suspenderes i et medlemsland, hvis det forstyrrer landets egne virksomheders grundlag for at eksistere. Bl.a. synes sanktionerne at være for lave ved overtrædelse. Der bør være en ensretning indenfor EU. Bl.a. kan nævnes at sanktioner for overtrædelse i Frankrig andrager op til 110.000 kr, til sammenligning andrager overtrædelse i DK blot 4.000 kr. Desuden skal nævnes, at Finland tolker regelsættet til 3 aflæsninger og IKKE 3 ture, som det tolkes i DK.

## **Trafikstyrelsen**

- Trafikstyrelsens handlingsmønster skal klarlægges, og evt. skal der helt ændres på procedurerne, ikke mindst hvis BAG skal høre til her. Vi har fra TMs side gentagne gange overvejet at melde Trafikstyrelsen for pligtforsømmelse.
- Konkursrytteriet må ophøre i branchen, da det indirekte påvirker trafiksikkerheden. Det duer ikke, at der skal en politianmeldelse til før Trafikstyrelsen vil interessere sig for, om en vognmand er berettiget til tilladelser. Måske skal tilladelserne hæftes op på bilerne, så der ikke er nogen, der kun har 3 danske biler og 50 tilladelser i skuffen. Det vil sige, tilladelserne skal følge nummerpladen og registreringsattesten. Garantien skal fryses fast på en konto og evt bruges til at betale evt. gæld med.

**Se bilag 2**

## **Frakendelse**

Det er ikke rimeligt, at man f.eks. ved fejlplacering af 15 + 30 min. pauser kan miste HELE kørekortet.

Det er indlysende, at det langt fra er grund nok til at taksere en sådan forseelse til en frakendelse af kørekortet. Dette hindrer samtidig den dømte i at kunne finde andet arbejde i en anden branche, der ikke fordrer kørekort til biler over 3.5t.

Udenlandske chauffører er kun forhindret i at køre i DK, danske chauffører kan ikke køre i hele EU på dette grundlag.

## **Kørselsforbud**

Det burde være sådan, at når en udenlandsk trafikant bliver straffet med kørselsforbud i et givet tidsrum svarende til en dansk frakendelse af førerretten, således at kørselsforbuddet straks træder i kraft og den udenlandske trafikant skal derfor ikke have lov til selv at føre køretøjet ud af landet.

Ved en frakendelse jvf. køre-hviletidsreglerne, der er gældende i hele EU bør denne frakendelse selvfølgelig også gælde i resten af EU.

Et eksempel:

En hollandsk chauffør har fået forbud mod at køre i Frankrig, og i Danmark. Chaufføren kører alligevel i forbudsperioden i DK, idet sandsynligheden for kontrol i DK er ganske lille, ikke mindst i forhold til eksempelvis Frankrig. Et vidne har set pågældende hollænder 2 gange i DK i forbudsperioden.

## **Tolke**

På baggrund af erfaringer i resten af verden, er der ingen grund til, at der skal tilkaldes tolk. Kan der ikke betales, skal bilen stoppes for yderligere kørsel og om nødvendigt beslaglægges, det er almindelig praksis i øvrige EU-lande.

## **Færgereglen**

2 afbrydelser er nu tilladt. Det bør kun kunne lade sig gøre 2 gange om ugen og aldrig 2 gange i træk. Den nuværende lovgivning udmatter bl.a. chauffører, der ligger i fast trafik mellem DK og S, da de kan risikere i en hel arbejdsuge ikke at få den fornødne uafbrudte søvn.

## **Bushastigheder**

For det første så er der også her én der er ansvarlig for transportens tilrettelæggelse, her er det en blot en rejsearrangør, som godt kan sidestilles med en speditør.

Der bør være en lovpligtig varedeklaration på alle busrejser, hvor der skiltes med en beregnet gennemsnitshastighed, så det er synligt for alle og giver en mulighed for at træffe et valg inden rejsen bliver købt.

## **Social dumping - løn dumping.**

Dumping skal stoppes på grænseoverskridende transporter. Man skal forlange, at dem der kører fast mellem f.eks. Danmark-Sverige skal aflønnes i henhold til den højeste betalte overenskomst og det uanset nationalitet. De seneste tal fra 3f viser, at der i de seneste år er forsvundet 15000 danske job i branchen. Det giver et tab i statskassen på 3,6 milliarder om året (*kilde. Henry Thingvad, ekstra bladet*). Vi har forlydender om rumænere, der bliver aflønnet ned til 700 Euro/md. for at køre i DK.

## **Arbejds miljø**

Ikke mindst det psykiske arbejdsmiljø har det skidt, når bøderne for bagateller er så store, og der bliver straffet for alt, der kan findes.

Det er forbundet med stor nervøsitet og stress at skulle udøve hvervet under de vilkår, da regelsættene er så komplicerede, at selv ikke politiets jurister kan finde rundt i dem.

Det er ulykkeligt, at en chauffør skal holde minimum 24 timers hvil efter maksimum 6 døgn, da det forhindrer chaufføren i at køre tidligere hjemmefra og presser til overskridelser sidst på perioden.

Eksempel:

Det burde være muligt at kunne være i gang længere tid mod et længere hvil som afslutning f.eks. 6dg. = min. 24t(45t) hvil, 12dg. = min. 48t(90t) hvil, 18dg. = min. 72t(135t) hvil, naturligvis + kompensation for manglende timer under regulært ugehvil.

Der er udfærdiget flere rapporter og undersøgelser omhandlende det psykiske arbejdsmiljø, som er særdeles relevant i forhold til chaufførers psykiske arbejdsmiljø.

**Se bilag 3**

## **Akkord**

Måske skal al kørsel for fremmed regning udføres på timeløn eller døgnbetaling og alle afregningsformer, der kan appellere til snyd, bør derfor forbydes.

Selvkørende vognmænd afregnes i dag ofte pr. km. - og de laver nøjagtig det samme stykke arbejde på vejen, som en lønnet chauffør, der ikke må afregnes pr. km. for trafikikkerhedens skyld.

Som alle andre erhverv, der har skiftet fra akkord til timeløn, vil der også her blive sorteret i dem, der ikke laver nok i for sin timeløn.

Med henvisning til argumentationen for at selvkørende vognmænd blev underlagt samme arbejdstidsregler som aflønnede chauffører, må dette også gøre sig gældende for km/timeløn i forhold til trafikikkerheden i EU.

## **Almengøring**

Et forslag til at komme løndumping og de såkaldte "lokumsaftaler" til livs, kunne være at man almengjorde mindstelønnen på vejtransportområdet.

Dette skal nok overvejes mere end én gang. I alt fald må det være noget, der kan forbedre trafikikkerheden, da man således kan gøre det strafbart at aflønne på præstationer. Det viser sig, at værnet mod løndumping i OK2010 ikke har den ønskede effekt på transportområdet.

## **Spin**

ITD, DI Transport og DASP.

Bl.a. disse interesseorganisationer tænker naturligvis på deres medlemmer og deres interesser, som naturligt er profit og uden nævneværdig hensyntagen til trafiksikkerheden og arbejdsmiljøet. Desuden er det vores opfattelse, at 3f's holdning til problematikkerne ikke er hensigtsmæssig, idet de mere interesserer sig for hvervning af medlemmer blandt udenlandske chauffører fremfor at forholde sig til, at danske chauffører mister deres levebrød. Tillige bør der lukkes for dansk støtte til vognmænd, der flytter forretningen til andre lande.

## **Udflagning**

Der bliver afholdt kurser og rådgivning i ITD-regi omhandlende udflagning af danske vognmænds virksomhed til eksempelvis Tyskland. Desuden findes der flere konsulentvirksomheder, bla. mnts (link: <http://mnts.de>), som rådgiver vognmænd og fremhæver de økonomiske fordele ved udflagning!

Stadig flere transportvirksomheder - især danske – har i de senere år omregistreret deres vognpark til tysk indregistrering.

Lønomsparinger, der i forhold til danske, er cirka 800-1000 Euro lavere per chauffør per måned, har fået mange virksomheder til at vove skridtet over grænsen.

## **Afgifter og trængsel**

Transport er generelt blevet for billig, og det kan blandt andet ses på grisetransporterne og affaldstransporterne på tværs af landegrænserne. Vejene behøver ikke at blive udvidet, der bliver transporteret for meget rundt, fordi transport er blevet alt for billig. En vejgodstransportafgift vil kunne tage gassen af ballonen og samtidig reducere lønnens betydning for en vejtransportpris. Det er ikke sød musik for vejtransportbranchen, men det er ved at være nødvendigt for miljøets, fremkommelighedens og trafiksikkerhedens skyld.

## **Rastepladser**

- Der er pladmangel på rastepladserne.
- Der behov for plads til flere, dette skyldes, at de pladser der er, bliver brugt til "Øst-camping".
- Man kan løse problemet gratis ved at fjerne fordelene, der gør det attraktivt at have øst-biler holdende standby i dagevis på motorvejrastepladserne.
- Toiletforhold som f.eks. Sanifair i Tyskland, hvor der betales for at benytte faciliteterne, og hvor man efterfølgende får refunderet udgiften ved at handle i butikken.

13.03.2011



[www.transportmiljø.dk](http://www.transportmiljø.dk)

## BILAG 1

Grunden til, at vi ikke mener Trafikstyrelsen er gearret til at håndtere en sådan størrelse, er, at vi i de sidste 20 år har været vidne til, hvordan de har skaltet og valtet med tilladelserne. Derfor mener vi, det er langt mere effektivt, at det fremtidige "BAG" bliver lagt ind under Arbejdstilsynet, da de har langt flere muligheder (magtmuligheder).

Arbejdstilsynet kunne f.eks. også hjælpe med last- og kørselsproblemer, der kunne opstå i forbindelse med godstransport og evt. buskørsel (planlægning af ture)

Det ville være ønskeligt, at man også i dette redskab kunne bruge den som hjælp til "kundeforvaltning" som f.eks. når chaufføren daglig bliver bedt om at flytte gods, som er for tungt og farligt, så kan de, da de i forvejen har tilsynet på div. lagre og terminaler, skride til handling og nedlægge forbud.

Arbejdstilsynet vil være mere kompetent til opgaven frem for Trafikstyrelsen, da meget henhører under arbejdsmiljø, og som også har med køre- hviletid at gøre. Arbejdstilsynet har i dag hjemmel til at nedlægge forbud på en hvilken som helst arbejdsplads.

BAG skal være døgnbemandet, og således være med til at sikre rasteplasser, ved deres tilstedeværelse, dette kan være medvirkende til at give større tryghed blandt chauffører.

### Uddrag fra BAG's tyske side:

*Hervorzuheben sind insbesondere die Verwaltung und Bewirtschaftung der Diensträume in 13 Liegenschaften mit Grundstücksflächen von insgesamt ca. 60.000 qm, wovon ca. 29.300 qm auf Büro- und Nutzflächen entfallen*

- die Beschaffung und Verwaltung des BAG-Fuhrparks mit ca. 500 Dienstfahrzeugen, von denen ca. 430 Fahrzeuge als Büro-Kfz entwickelt und im Kontrolldienst eingesetzt werden. Die Dienstfahrzeuge erreichen eine jährliche Laufleistung von insgesamt ca. 25 Millionen Kilometer

- die Ausstattung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kontrolldienstes mit Dienst- und Schutzkleidung. Zur Deckung dieses Sachbedarfs standen in 2009 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 26 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

**430 indrettede til formålet BAG køretøjer i 2009 til et indbyggerantal på ca. 80 mill.**

**Tilsvarende skal der således være i DK være ca. 27 lignende køretøjer.**

**Gennemsnitlig antal kontroller pr. køretøj i D er på ca. 1150 om året.**

*Im Jahr 2009 festgestellte Verstöße nach Rechtsgebiet*

	Insgesamt		Deutsche Fahrzeuge		Ausländische Fahrzeuge	
	2009		2009		2009	
Kontrollierte Fahrzeuge	513.812		230.027		283.785	
Beanstandete Fahrzeuge	91.380	17,8%	46.768	20,3%	44.612	15,7%

Anzahl der Verstöße						
Insgesamt	181.186		102.875		78.311	
davon:						
- Güterkraftverkehrsgesetz	8.492	4,7%	4.689	4,6%	3.803	4,9%
- illegale Beschäftigung	516	0,3%	328	0,3%	188	0,2%
- Fahrpersonalrecht	138.400	76,4%	83.050	80,7%	55.350	70,7%
- Gefahrgutrecht	4.462	2,5%	2.006	1,9%	2.456	3,1%
- Straßenverkehrsrecht	25.330	14,0%	10.999	10,7%	14.331	18,3%
- Abfallrecht	3.373	1,9%	1.441	1,4%	1.932	2,5%
- Sonstige <sup>5)</sup>	613	0,3%	362	0,4%	251	0,3%

<sup>5)</sup> Sonstige Rechtsvorschriften wie Lebensmittelrecht, Tierschutzrecht u.a.

Det er værd at bemærke at BAG kontrollerer flere udenlandske end tyske køretøjer med en diff. på godt 53.500 i 2009.

Jvf. statistikken så er 35-38% af det MAUT betalende køretøjer i D udenlandske.

*Die prozentuale Verteilung des Mautumsatzes nach In- und Ausländern im Jahr 2009 stellt sich wie folgt dar: Verteilung des Mautumsatzes im Jahr 2009 nach In- und Ausländer*

Se side 35 i denne PDF.

<http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/45858/publicationFile/3299/Geschaeftsbericht2009.pdf>

Her er tabeller og en opgørelse.

35% af de mautpligtige køretøjer over 12 tons var udenlandske.

Det kan man så sammenligne med at ca. 55% af de kontrollerede køretøjer var udenlandske.

Man har således bevidst gået mere efter at kontrollere udenlandske end tyske køretøjer til trods for at de kun udgør godt 1/3 på de tyske veje.

*Detaillierte Ergebnisse aus dem Bereich Fahrpersonalrecht*

*Bei Straßenkontrollen nach den VO'en (EWG) Nrn. 561/2006, 3820/85, 3821/85 und dem AETR festgestellte Verstöße nach Verkehrsarten*

	Personenverkehr			Güterverkehr		
	Deutsche	Ausländer	Insgesamt	Deutsche	Ausländer	Insgesamt
1) im Fahrpersonalrecht kontrolliert	3.261	1.800	5.061	152.830	189.248	342.078
2) Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	286	148	434	59.743	34.514	94.257
Darunter:						
2a) Lenkzeiten	59	44	103	20.502	11.810	32.312
2b) Unterbrechungen	96	29	125	18.401	7.010	25.411
- Zeitpkt. des Einleg. überschritten	42	14	56	9.709	3.803	13.512
- zu kurze Unterbrechungen	54	15	69	8.692	3.207	11.899
2c) Ruhezeiten	124	62	186	20.186	14.458	34.644
2d) Linienfahr-/Arbeitszeitplan nicht vorhanden	2	0	2	0	0	0
3) Verstöße 3821/85 und AETR	300	172	472	22.060	19.339	41.399
Darunter:						
3a) Kein Kontrollgerät eingebaut	0	1	1	166	176	342
3b) Nicht ordnungsgem. Betreiben des Kontrollgerätes	76	44	120	6.070	5.857	11.927
3c) Nicht Aushändigen von Schaubl./ Besch. über arbeitsfreie Tage	120	54	174	9.142	5.978	15.120
3d) Nicht/Nicht ordn. Verwendung von Schaublättern	75	67	142	4.089	5.426	9.515
3e) Schaublättern nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt	18	4	22	1.603	1.553	3.156

I dette skal man bemærke at det tyske politis indsats slet ikke er talt med.

## BILAG 2

### **Vognmand får mikrostraf for løndumping**

Sidste år blev et firma i Kolding taget for løndumping og misbrug af tyske chauffører. Nu er vognmanden sluppet fra sagen med en løftet pegefinger. Den kom fra Trafikstyrelsen efter ni måneders undersøgelser.

*Af Hans Christian Graversen, Fagbladet 3F, [graversen@3f.dk](mailto:graversen@3f.dk)*

25 tyske chauffører ansat til [dumpingløn](#), brud på godsloven og danske chauffører, der blev snydt for 2.000 kroner om måneden. Den slags var hverdag hos vognmand Henrik Holger Hansen i Kolding sidste år.

Nu har myndighederne reageret. Det er sket efter ni måneders [undersøgelse](#) af sagen.

Konsekvensen er et brev fra Trafikstyrelsen, der indskærper reglerne over for vognmanden og hans firmaer. De hedder Contrans, Aremi og Kolding Transport.

Firmaerne kom i søgelyset i februar 2010. Her afslørede 3F, hvordan tyske chauffører kun fik [6.100 kroner](#) i grundløn om måneden. Det skete hos Kolding Transport. Og sagen fik Trafikstyrelsen til at se nærmere på Contrans og Aremi. Her blev påvist yderligere problemer med lønnen.

### **3F: Til grin**

Alligevel er vognmanden sluppet fra sagen med en løftet pegefinger. Den har Trafikstyrelsen givet efter ni måneders undersøgelser. Og 3F er rystet over, at det er den eneste konsekvens:

Det er til grin, og sagen viser, at der er brug for langt hårdere indsats fra myndighedernes side. Både i form af kontrol og sanktioner. I stedet skændes to af regeringens ministre om, hvorvidt der skal oprettes et transportpoliti, siger Kim René Busch, der er forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe.

### **Ikke groft nok**

Fagbladet 3F har fået aktindsigt i sagen. Papirerne viser blandt andet, at flere danske chauffører, der er ansat i Contrans, hver har fået over 2.000 kroner for lidt hver måned.

Det fik Trafikstyrelsen til at indskærpe reglerne over for vognmanden. Men styrelsen vurderer ikke, at forholdene var så grove, at der var grundlag for at inddrage tilladelserne til at køre med gods. Det oplyser Lis Caspersen, der er chefkonsulent i Trafikstyrelsen.

Styrelsen advarer dog Kolding-firmaerne om, at de skal holde dansk lov og dermed betale dansk løn efter tariffen. Ellers risikerer Contrans og Aremi at miste deres tilladelser til at køre gods. Det tredje firma, Kolding Transport, stoppede med godskørsel i marts sidste år. Her indleverede det sine køretilladelser til Trafikstyrelsen.

### **Beklagelige fejl**

I februar 2010 erkendte vognmand Henrik Holger Hansen, at hans tyske chauffører blev snydt i forhold til aftalerne med 3F. Samme erkendelse er han nået til overfor Trafikstyrelsen om firmaets danske chauffører. Firmaet forklarer blandt andet, at det har haft svært ved at læse chaufførernes kørselsrapporter:

- Dette forhold er imidlertid rettet op, skriver firmaet i et brev til Trafikstyrelsen.

*Lagt på: 24. Februar 2011 00:06*

*Sidst ændret: 25. Februar 2011 09:03*



## BILAG 3

### Mailkorrespondance mellem P.Vejen og Poul Jennum, Klinisk forskningslektor, overlæge.

**PV:** *hej poul, jeg har kunnet læse om din ekspertise indenfor et spændende område.*

*Jeg er eksporthauffør og er samtidig med i en hjemmesidegruppe der hedder Transport og miljø, i denne gruppe er vi en håndfuld gutter der gerne vil gøre en forskel for vores arbejdsmiljø. Vi har tænkt på din viden da vi for kort tid siden læste om en dom hvor en dame faldt i søvn mm. hun fik 3 mdrs fængsel. Du kender sikker sagen meget bedre end jeg gør. Men noget ramte os alle sammen. Vi kører jo 140-160000 km om året og tænker tit hvad nu hvis.....*

*For at komme til sagen så er mit spørgsmål til dig (selvfølgelig hvis du har mulighed for komme med lidt hjælp)*

*Kan du fortælle hvad en "færgeregulering" gør ved helbredet/søvnbehovet. Og i tilfældet at du måske ikke ved hvad denne regel går ud på, så er det en lempelse af vores daglige hviletid som er 11 timer. Den regel gør så at vi nu indenfor de 11 timer må bryde den 2 gange på max en time dog skal denne time lægges til i den anden ende så det bliver til 12 timer.*

*Et eksempel. Man stopper ved færgeren kl 1830 man har startet dagen kl 630 om morgenen altså 12 timer. Man bruger ca 10 min på en ombordkørsel. Færgeren går kl 2230 man bliver "banket" op kl 2200 (hvis man er faldet i søvn), da man skal være klar til at køre ombord når det bliver ens tur.*

*Færgeren er 3t 15 m, nogle ture om natten 3t 30m. Man får en kahyt på færgeren der er klokken så blevet ca 2245-2300 man bliver vækket en time før ankomst, da de skal have gjort klar til næste omgang. Dvs op kl 0130. der kører man så i land og i dette eksempel er det en tur til gøteborg. Første stop er 35 min udenfor byen er der ikke plads der så er den næste 50 min ude. Dvs 0230 plus en lille time så sover man igen og når klokken er 0630 har vi så sovet det som loven siger vi skal. Og vi er friske til fortsætte turen.... sådan da.*

*Jeg ville gerne hvis du kunne komme med en kommentar om risikoen og evt hvad du ved om de fare der kunne være i denne regel det kunne også være noget helt andet der lige falder dig ind, vi har mange spørgsmål om det. De går for det meste på om det virkelig kan passe, for hvad sker der når det er 2-3 gange om ugen og lige dette tilfælde er ikke det værste.*

*Men kort ridset op, søvn mulighed fra kl 1830-2200 igen fra kl 2300-0130 sidst kl ca 0330-630*

*Håber du kan hjælpe os med dette måske underlige spørgsmål og selvfølgelig kun hvis du har tid.*

*Hilsen palle vejen*  
[www.transportmiljo.dk](http://www.transportmiljo.dk)

**PJ:** *Hej Palle Vejen*

*Som udgangspunkt skal jeg anføre, at jeg er glad for at høre at I er opmærksomme på trafiksikkerhed ved professionel kørsel.*

*Det er meget værdifuldt.*

*Du anfører, at I er bekymrede ved at I ikke får fulde 8 timers sammenhængende hvile. Det er formentlig rimeligt, men jeg kender ikke Jeres fulde rytme for Jeres arbejde.*

**Jeg er enig i at der skal være mulighed for mindst 6 timers sammenhængende søvn for at man er køreegnet.**

*Hilsen*  
*Poul Jennum*  
*Professor*

**PV:** *Tusind tak for dit hurtige svar, vi kan kun anfører at du nok med de 6 timer rammer et ønske fra rigtig mange. For vi er jo bundet lidt af diverse regler. En daglig køretid plus hvil skal jo gøres indenfor 24 timer. Dvs et normalt hvil er 11 eller 9 timer så har vi allerede der 2 forskellige "rådighedstider" nemlig 13 og 15 timer. Men det er jo regler der er lavet for at gøre det vanskeligt at hitte ud af.*

*Vi har den daglige køretid på 2 x 4,5 timer og to gange på en uge 1 timer ekstra. Der skal holdes 45 min pause mellem hver køreperiode.*



*Dvs vores som tidligere eksempel kunne hedde....*

*0630 - 1100 køretid*

*1100 - 1145 pause*

*1145 - 1200 andet arbejde*

*1200 - 1300 køretid*

*1300 - 1500 læsning af bil mm*

*1500 - 1830 kørsel til færge.*

*Derefter bruger vi den sidste time til ombord kørsel og fra igen som tidligere nævnt.*

*Det vi netop gerne vil med dette er at få belyst at hvad er det egentlig de regler gør ved helbred mm. For hvem kan holde til dette i længden. Som tidligere skrev jeg at dette tilfælde slet ikke er det værste men alt sammen er helt lovligt i hele Skandinavien.*

*Dette eksempel kan jo ske 2 dage i træk de sidste kører man en time mindre men i de fleste tilfælde benytter man tiden fuldt ud med andet arbejde.*

*Hilsen palle vejen*

**PJ:** *Kære Palle Vejen*

*Det er naturligvis vanskeligt at tolke de forskellige regler.*

*Jeg sad i en kommission under EU, der skulle tolke kørselsreglerne for visse sygdomme, og faktisk var der forskellige regler i forskellige lande i Europa.*

*Det er jo naturligvis ikke let at finde ud af for hverken læger, arbejdsgivere eller chaufførerne.*

**Poul Jennum**

**Klinisk forskningslektor, overlæge**

**Kliniske Institutter, Institut for Neuro- og Sansefag**

*Nordre Ringvej 57*

*2600 Glostrup Telefon: +45 38 63 25 12*

*Telefon (Sekretariat): +45 38 63 25 05*

*E-mail: [poje@glo.regionh.dk](mailto:poje@glo.regionh.dk)*