



18. maj 2011

Folketinget,
Christiansborg
1240 København K

Att. Medlemmerne af Trafikudvalget

Eksempel på en ufornuftig og belastende administration af køre- og hviletids regelsættet.

Der har gennem den seneste tid været megen fokus på overtrædelser af bl.a. køre- og hviletidsreglerne. Bl.a. sanktionerne for mindre og eller ubetydelige fejl har stået for skud.

Ved flere lejligheder har flere af udvalgets medlemmer bedt om eksempler på uhensigtsmæssig administration og sanktioner.

En chauffør skal efter reglerne holde et dagligt hvil på 11 timers sammenhængende hvil. Dette hvil skal være afsluttet inden for 24 timer efter at han påbegynder arbejdet. Påbegynder han eksempelvis sit arbejde mandag morgen kl. 0400 skal 11-timers hvilet være afsluttet inden tirsdag morgen kl. 0400. Hviletid er chaufførens fritid og det er naturligt, at han i denne "hviletid" ikke må køre lastbil eller udføre andre arbejdsrelaterede arbejdsopgaver. 3 gange om ugen må chaufføren dog nøjes med en 9-timers sammenhængende hvileperiode.

Hovedreglen er altså, at chaufføren ikke må afbryde sit hvil af andre arbejdsrelaterede opgaver.

Der er dog én undtagelse – den såkaldte "færgeregulering"

Færgereglen indebærer, at en chauffør må afbryde sit 11-timers hvil (ikke 9-timers hvilet) 2 gange om ugen i f.m. ombordkørsel på færge eller tog og kørsel fra borde igen. Afbrydelserne må sammenlagt højst være 1 time. Den samlede hvileperiode skal dog stadig være på mindst 11 timer.

Man skal forestille sig en chauffør, der ankommer til en færgehavn, hvor han går i seng - dvs. at han påbegynder sit hvil. På et tidspunkt bliver han vækket og kører ombord på færgen (1. afbrydelse), hvor han fortsætter sit hvil. Senere kører han fra borde igen (2. afbrydelse) og fortsætter måske sit hvil i færgehavnen, indtil han har afholdt en samlet hvileperiode på 11-timer.

Der er indført en generel sanktionstolerance på 5 procent, hvilket betyder, at overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne på under 5 procent betragtes som en bagatel, mens en overtrædelse på 5 % udløser en sanktion – oftest i form af en bøde.

Efter Rigspolitiets opfattelse gælder denne sanktionstolerance ikke i f.m. færgereglen. Det betyder i praksis at hvis en chauffør afbryder sit hvil sammenlagt i mere end 1 time – fx 61 minutter ses bort fra færgereglen og forholdet vurderes som "ulovlige" afbrydelser af hvileperioden, med det faktum til følge, at chaufføren rent faktisk ikke har et lovligt hvil.

I det vedlagte eksempel (bilag 2) ses at chaufføren er ankommet til en færgehavn kl. 18:20. Han holder i færgehavnen i 7 minutter, hvorefter han kl. 18:27-18:30 kører ombord på færgen. Kl. 18:30 er han ombord på færgen, hvor han samtidig påbegynder sin hvileperiode. Hvileperioden bliver afbrudt af kørsel fra borde kl. 20:51 - 21:53 – i alt 62 minutter. Chaufføren kører til sin bopæl, der ligger ca. 1 times kørsel fra

1 / 2



færgehavnen. Herefter fortsætter chaufføren sin hvileperiode i længere tid – han holder hvil i mindst 1 døgn.

Af samme bilag ses, at chaufføren er påbegyndt sit daglige arbejde kl. 04:05 (der starter dagens kørsel). Derved udløber 24-timersperioden dagen efter kl. 04:05. Da chaufføren har påbegyndt sit hvil kl. 18:30 kan han højst have opnået et sammenhængende hvil i 24-timersperioden på 9 timer og 35 minutter (fra kl. 18:30 til kl. 04:05). Dette svarer til en overtrædelse på 6,4 procent svarende til en bøde på 600 kr. til chaufføren.

Rigspolitiet har imidlertid lagt til grund at den generelle sanktionstolerance på 5 procent ikke finder anvendelse på afbrydelsen (kørsel fra borde) og da den samlede afbrydelse er på 62 minutter – **altså 2 minutter mere end tilladt** - ses der dermed bort fra færgereglen.

Efter Rigspolitiet opmålingsmetode påbegynder chaufføren derved sin hvileperiode kl. 21:53, hvorved chaufføren kun får en hvileperiode på 6 timer og 12 minutter svarende til en overtrædelse på 31 procent, hvilket sanktioneres med en bøde til chaufføren på 3.100 kr. + en betinget frakendelse af kørekortet (fordi overtrædelsen er på mere end 30 procent). En betinget frakendelse udløser en kontrollerende køreprøve. Vognmanden står til en bøde på 6.200 kr.

De 2 minutters ekstra afbrydelse koster altså nu chaufføren en betydeligt højere bøde, og betinget frakendelse af kørekortet. Såfremt den aktuelle chauffør havde været dansk ville den betingede frakendelse have udløst en kontrollerende køreprøve. Da han er tysk og bosiddende i Tyskland slipper han for den kontrollerende køreprøve.

Dette blot et af utalrige eksempler på en administration af et fagområde, der i den grad gør, at transporterhvervet har mistillid til systemet. Sådanne mærkværdige situationer stresser chaufførerne langt – langt mere end det at køre. Administrationen medvirker dermed til en forringelse af færdselssikkerheden i stedet for at gavne den.

Håber I kan bruge eksemplet og I er naturligvis meget velkommen til kontakte mig for en evt. uddybning.

Venligst

Carl Peter Frederiksen



cpf@tungvogn.dk – 4091 6185