



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 22. juni 2011  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2011-151-0531  
Dok.: CPH40175

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 1372 (Alm. del), som Folke-  
tingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 23. maj 2011.

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

### **Spørgsmål nr. 1372 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):**

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 18. maj 2011 fra Tungvognsspecialisten vedr. uhensigtsmæssig administration af køre- hviletidsreglerne, jf. TRU alm. del – bilag 335.”

### **Svar:**

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

”Af henvendelsen fremgår et eksempel på, at en fører afbryder sin daglige hviletid ved at anvende den såkaldte ”færgeregulering”, og hvilke konsekvenser det får, hvis afbrydelsen er for lang i forhold til køre- og hviletidsforordningens krav.

Kravene til en førers daglige hviletid fremgår af Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen).

Af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 2, fremgår, at en fører inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal have holdt en ny daglig hviletid. Det betyder, at den daglige hviletid skal være påbegyndt således, at hviletiden kan afholdes indenfor 24-timersperioden.

Begreberne ”hvil” og ”daglig hviletid” er defineret i artikel 4, litra f og g, i køre- og hviletidsforordningen, hvoraf det bl.a. fremgår, dels at et ”hvil” er enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid, dels at en ”daglig hviletid” er den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid. Begrebet ”daglig hviletid” dækker ”regulær daglig hviletid” og ”reduceret daglig hviletid”.

”Regulær daglig hviletid” er ethvert hvil på mindst 11 timer, som kan tages sammenhængende eller i 2 perioder, hvoraf den første skal være på mindst 3 sammenhængende timer og den anden på mindst 9 sammenhængende timer.

”Reduceret daglig hviletid” er ethvert hvil på mindst 9 sammenhængende timer, men mindre end 11 timer. Af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 4, fremgår, at føreren højst må holde 3 reducerede hviletider mellem 2 ugentlige hviletider.

Forordningen stiller således krav om, at et dagligt hvil skal være sammenhængende og ikke må afbrydes.

Som en undtagelse til dette krav indeholder køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1, (den såkaldte "færgeregulering") mulighed for, at en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, kan afbrydes højst 2 gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

Færgereglen kan således, hvis betingelserne i forordningen er opfyldt, anvendes ved afholdelse af en regulær daglig hviletid på mindst 11 timer eller en regulær daglig hviletid, der er opdelt i to perioder på henholdsvis 3 og 9 timer, men ikke ved en reduceret daglig hviletid. Ved den opdeltede regulære daglige hviletid er det uden betydning, om afbrydelserne sker på den korte eller den lange del af det opdeltede hvil eller på hver del af det opdeltede hvil, når blot det samlede antal afbrydelser ikke overstiger to gange og den samlede afbrydelse ikke overstiger en samlet varighed af højst én time.

Det er et krav, at hviletid på trods af de to tilladte afbrydelser sammenlagt stadig skal være på henholdsvis 11 timer eller 3 plus 9 timer.

Ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, herunder overtrædelse af reglerne for afholdelse af daglig hviletid, anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere.

Efter Rigspolitiets opfattelse og i henhold til aflæsnings- og sanktionspraksis er en overskridelse af selve kravet til den maksimale varighed af den mulige afbrydelse af regulær daglig hviletid i "færgereglen" ikke i sig selv en overtrædelse, der sanktioneres. Der gives derfor ikke særskilt sanktionstolerance på afbrydelsen, men der gives sanktionstolerance på varigheden af den samlede daglige hviletid, når der konstateres en overtrædelse heraf.

Konsekvensen af at overskride kravet i "færgereglen" om i sammenlagt højst én time at afbryde den daglige hviletid er, som anført i eksemplet, at den daglige hviletid anses for afbrudt, og at der foretages opmåling af den længst opnåelige sammenhængende daglige hviletid inden for 24-timersperioden."

Jeg kan henholde mig til Rigspolitiets udtalelse om den generelle anvendelse af færgereglen og finder i øvrigt af principielle grunde ikke at burde udtale mig om den konkrete straffesag, som omtales i henvendelsen fra Tungvognsspecialisten.

Som det bl.a. fremgår af Rigspolitiets udtalelse følger det direkte af køre- og hviletidsforordningen, at færgereglen kun gælder, hvis den samlede afbrydelse af hviletiden ikke overstiger en time. Er den samlede afbrydelse længere end en time, anses den daglige hviletid derimod for afbrudt. Som det ligeledes fremgår af Rigspolitiets udtalelse anvendes der i dag en generel tolerancegrænse på 5 pct. i forhold til overtrædelser af de materielle køre- og hviletidsregler, således at der kun rejses tiltale i sager, hvor overskridelsen har været på 5 pct. eller mere. Der gælder således allerede i dag en bagatelgrænse i forhold til mindre overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid, og der er efter min opfattelse ikke behov for at ændre på denne bagatelgrænse.