



25. maj 2012

Folketingets Trafikudvalg

Christiansborg

1240 København K

På vegne af Direktør Carl Peter Frederiksen fremsendes hermed henvendelse vedr. fortolkning af køre og hviletidsbestemmelserne.

---

Venligst

**Lenette S. Nielsen**

  
lsn@tungvogn.dk





## JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

TungVognsSpecialisten ApS  
Telegrafvej 5A  
2750 Ballerup

Dato: 23. maj 2012  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Katarina Lundh  
Sagsnr.: 2012-83-0489  
Dok.: 430869

Ved brev af 1. maj 2012 har TungVognsSpecialisten ApS (herefter TungVognsSpecialisten) rettet henvendelse til Justitsministeriet vedrørende fortolkning af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Justitsministeriet har i dag anmodet Rigspolitiet om en udtalelse i anledning af henvendelsen. Når udtalelsen foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.

Det fremgår af TungVognsSpecialistens brev, at TungVognsSpecialisten ønsker, at Folketingets Retsudvalg og Trafikudvalg gøres bekendt med TungVognsSpecialistens henvendelse. Hvis TungVognsSpecialisten stadig måtte ønske dette, skal Justitsministeriet henvisse TungVognsSpecialisten til i givet fald selv at rette henvendelse til Folketingets Retsudvalg og Transportudvalg.

Med venlig hilsen

Katarina Lundh

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)



# K O P I

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

## Henvendelse vedr. fortolkning af køre- og hviletidsbestemmelserne

Rådgivnings- og undervisningsvirksomheden **Tungvognsspecialisten** og advokatvirksomheden **Forman & Rouvillain**, hvis primære arbejdsopgave er at yde støtte og support til vejtransporterhvervet, yder også rådgivning og undervisning mv. til forskellige uddannelsesinstitutioner på vejtransportområdet.

I denne egenskab støder vi ofte på spørgsmål om fortolkning af særligt køre- og hviletidsreglerne samt om brugen af kontrolapparater mv. (fartskrivere og tachografer).

Oftest er vi i direkte dialog med Rigspolitiet om disse emner, men i visse situationer henholder Rigspolitiet sig til almindelig administrationspraksis og den ramme som Justitsministeriet har sat. Som følge heraf er Rigspolitiet ikke tilbøjelig til at drøfte ændring af administrationspraksis ej heller at sende forslag om lovændringer eller ændringer af administrationspraksis videre til justitsministeriet, hvorfor denne henvendelse fremsendes til udvalgene/Justitsministeriet.

Henvendelse drejer sig om 2 forhold (cases).

Case 1 omhandler en situation, hvor vi mener, at Rigspolitiets fortolkning er direkte forkert og Case 2, som mere har karakter af et forslag til en ændret administrationspraksis – en ændring som vi mener, kan gennemføres inden for EU-lovgivningen og som vil have stor positiv gevinst for vejtransporterhvervet.

### Case 1 – anvendelse af "færgereglen":

I artikel 8 i Rådets forordning 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen) fremgår det, at en fører, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde skal have en daglig hviletid inden for 24 timer efter førerne har påbegyndt til daglige arbejdsperiode.

Artikel 4 (definitionsartiklen) angiver, at hviletiden skal være en sammenhængende periode på enten 11 timer (regulær hviletid) eller 9 timer (reduceret hviletid). Ordet "sammenhængende" må i denne forbindelse antages at betyde: uden afbrydelser.

Det betyder, at såfremt 24 timers perioden afsluttes med en regulært hviletid på 11 timer eller med en reduceret hviletid på 9 timer, vil førerne have en daglig rådighedstid på hhv. 13 eller 15 timer inden for hvilken, han må have en daglig køretid på op til 9 timer. Dog må førerne højst 2 gange mellem 2 ugentlig hviletider have en daglig køretid på op til 10 timer.

I artikel 9 er anført, at den daglige regulære hviletid, der normalt ikke må afbrydes, tillades afbrudt 2 gange af andre aktiviteter, mens førerne ledsager køretøjet om bord på færge eller på et tog (færgereglen). Afbrydelserne må være i højst i 1 time – sammenlagt.

Det er Rigspolitiets administrationspraksis, at såfremt en fører ønsker at anvende færgereglen og dermed udnytte muligheden for at afbryde det regulære hvil i op til en time – skal det reelle hvil sammenlagt fortsat være på mindst 11 timer.

I det konkrete eksempel har en fører en daglig rådighedstid på 13 timer + 11 timers regulært hviletid + 1 times afbrydelse = 25 timer, hvilket – efter Rigspolitiets praksis – ikke er lovligt, idet hviletid jo skal være afsluttet inden for 24 timer.

Det betyder, at såfremt førerne ønsker at anvende færgereglen og dermed muligheden for lovligt at



afbryde sit regulære hvil i op til 1 time, skal han forud for dagens kørsel planlægge at hans daglige rådighedstid ikke overstiger 12 timer (12 timers daglig rådighedstid + 11 timers regulært hviletid + 1 times afbrydelse = 24 timer), således at det hele kan holdes inden for 24-timers perioden.

Det er vores opfattelse, at Rigspolitiets praksis ikke er korrekt, hvilket begrundes med, at der som det første i artikel 9 står anført: Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid....

Det er vores vurdering, at ordlyden "Uanset artikel 8" dispenserer fra alle 9 stykker i artikel 8 og dermed også stykke 2, hvor bestemmelsen om at den daglige hviletid skal ligge inden for 24-timers perioden er anført.

Spørgsmål 1:

Vi skal på det foreliggende bede udvalget/Justitsministeriet vurdere, hvorvidt Rigspolitiets praksis er korrekt eller om administrationen bør ændres, således at den bliver i overensstemmelse med ordlyden i artikel 9.

Spørgsmål 2:

Vi skal i samme forbindelse bede udvalget/Justitsministeriet vurdere, hvorvidt artikel 9 giver anledning til at føreren i forbindelse med udnyttelsen af afbrydelsesreglen kan overskride sin daglige maksimale køretid på 10 timer med den konkrete kørsel, der udføres i de aktuelle afbrydelser i.f.m ombord kørsel og frakørsel fra hhv. tog og færge.

### Case 2 – registrering af rejsetid:

I artikel 9 i Rådets forordning 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen) fremgår det, at rejsetid som en fører bruger til at rejse til- eller fra et køretøj, der er omfattet af forordningen (læs: omfattet af køre- og hviletidsreglerne) skal registreres som "andet arbejde" hvis den pågældende i.f.m rejsen selv er fører af et køretøj, der ikke er omfattet af forordningen og som "rådighedstid", hvis den pågældende i.f.m rejsen lader sig transportere.

Det er Rigspolitiets administrationspraksis, at denne rejsetid enten før et køretøj, der er omfattet af forordningen overtages eller efter at det pågældende køretøj forlades skal medregnes i den samlede daglige rådighedstid på maksimalt 15 timer

Der er næppe tvivl om, at denne praksis er fornuftig i de tilfælde, hvor det drejer sig om rejsetid, der ligger forud for at føreren skal overtage køretøjet, idet dette sikrer, at chaufføren ikke er træt allerede inden han skal fører lastbil eller bussen.

I den konkrete situation er en bustur planlagt således at chaufføren (A) kan nå hjem til virksomhedens adresse i Ålborg inden for den daglige rådighedstid på 15 timer. Imidlertid opstår der en situation under kørslen, der bevirker at chaufføren (A) kan se, at han ikke kan nå hjem indenfor de 15 timer, men at hans rådighedstid udløber et sted på Fyn. Vognmanden sender en "frisk" chauffør (B) i en personbil fra Ålborg til Fyn, hvor denne (B) overtager bussen med passagerer og kører den hjem til Ålborg. Den første buschauffør (A), hvis maksimale rådighedstid på 15 timer nu er udløbet er "fanget" på en motorvejsrasteplads på Fyn. Chauffør (A) kan ikke lovligt komme hjem fra rastepladsen, idet Rigspolitiets administrationspraksis foreskriver, at al rejsetid skal registreres som hhv. "Andet arbejde" eller "Rådighedstid" og dermed ligge inden for de 15 timers rådighedstid.

Paradoksalt nok kunne chauffør (A), såfremt han havde påbegyndt en daglig hvileperiode på rastepladsen, have taget til nærmeste biludlejningsfirma, hvor han havde lejet en personbil og kørt rundt på Fyn i adskillige timer uden problemer, men han må ikke køre hjem til Ålborg i den personbil som chauffør (B) kom til Fyn i.

Man *kan* argumentere for, at når chauffør (A) forlader bussen træder han også samtidig ud af køre- og hviletidsbestemmelserne og at turen hjem i personbil fra rastepladsen på Fyn til Ålborg skal registreres som – i dette tilfælde – "andet arbejde". Tiden skal således ikke medregnes i den daglige maksimale rådighedstid på 15 timer, men at registreringen alene skal danne grundlag for, hvornår det daglige hvil på minimum 9 timer indledes, idet det daglige hvil naturligvis først kan indledes efter hjemkomsten til Ålborg. Det forekommer naturligt at kørslen fra Fyn til Ålborg ikke samtidigt kan være en del af det daglige hvil.

En sådan "lempelse" af administrationspraksis vil have en ikke ubetydelig positiv effektiv for virksomhedernes transportplanlægning og deres mulighed for optimal udnyttelse af ressourcerne. "Lempelsen" vil i øvrigt falde i tråd med en anden velkendt regel nemlig den, at en buschauffør kan

køre turistikørsel (omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne) en hel dag – altså udnytte den daglige rådighedstid for derefter at køre nogle timers rutekørsel på en rute under 50 km. (denne kørselstype er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne). Chaufføren kan derved "lovligt skubbe" det daglige hvil foran sig – han skal blot afholde et dagligt hvil på mindst 9 timer inden han igen skal køre en kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

**Spørgsmål 3:**

Vi skal bede udvalget/justitsministeriet vurdere muligheden for at ændre den nuværende administrationspraksis, således at førerne (fører (A)) ikke blive fanget i u hensigtsmæssig administration og dermed være "tvunget" til lovbrud og således at transportvirksomhederne kan optimere deres udnyttelse af ressourcerne maksimalt idet den foreslåede ændring vil have stor betydning for vejtransporterhvervet.

Da henvendelsen har stor betydning for transporterhervets mulighed for planlægning og fleksibilitet skal Advokat Jakob Forman og TungVognsSpecialisten skal anmode om, at herværende brev fordeles til Trafik-, og Retsudvalget til orientering.

Vi imødeser Deres svar og står naturlig til rådighed for en uddybning af henvendelse og for en drøftelse såfremt dette måtte ønskes.

På vegne af advokat Jakob Forman og Tungvognsspecialisten

Carl Peter Frederiksen  
Direktør