

Til Lands

18.05.10 kl. 11:53

Specialkøretøjer til tivolibrug

Frifundet: Vestre Landsret fastslår at definitionen af "specialkøretøjer" i køre-/hviletidsmæssig forstand ikke nødvendigvis har noget at gøre med indretningen.

Af adv. Henrik Kleis, Advokatfirma Delacour Dania, Århus

De nok så bekendte køre-/hviletidsbestemmelserne er født i en EU-forordning, der, når det skal være helt rigtigt, hedder EØF nr. 3881/85 og er herhjemme implementeret bl.a. via Justitsministeriets bekendtgørelse, der, når det skal være lige så rigtigt, hedder Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007.

Bekendtgørelsen har i § 13 og § 12 nogle regler om, at der vanker bøder, hvis man overtræder bestemmelserne og f.eks. ikke anvender det såkaldte diagramark i kontrolapparatet. Det interessante i nedennævnte sammenhæng er, at bekendtgørelsen i § 2 indeholder en række undtagelsesregler, herunder i litra j den bestemmelse om, at specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr, falder uden for kravet.

Disse regler kan som alle mulige andre regler og bestemmelser gøres til genstand for fortolkning og det var lige netop det, der skete i en sag, der startede med, at en kolonne af tivolikøretøjer i 2008 var på vej mod markedspladsen i Vorbasse og blev standset af en færdselsbetjent, der konstaterede, at der ikke var noget diagramark i kontrolapparatet og derfor stangede en bøde på 6000 kr. ud.

Uden at gå i detaljer om fortolkningsregler vil jeg blot nævne, at de hyppigst anvendte er, at ordlydsfortolkningen naturligvis plæderer for, at man skal lægge vægt på det, der er sagt og skrevet, og hensigtsfortolkningen, der prøver at gå bag om det skrevne ord og ofte ved at hive lobemærkninger, mv. frem i lyset, forsøger at få medhør for anderledes betragtninger om, hvad der kunne forestilles oprindeligt at have været lovgivendes intentioner.

Vorbasse marked

Tivoliejeren var svært utilfreds med den afgørelse, og sagen havnede i første omgang ved Retten i Kolding, hvor tivoliejeren blandt andet har forklaret, at han personligt ejer T's Tivoli. Den 15. juli 2008 var de på vej til Vorbasse Marked. Han har ca. 15 køretøjer - det er trækere, lastbiler, forvogne og kranbiler. De skulle alle til markedet.

Han har polske og rumænske folk ansat i tivoliet. Sæsonen starter i uge 16 og varer indtil uge 34 eller 36. Herefter køres bilerne og andet i en hal, og bliver pakket ind. I vinterperioden renoverer de deres grej.

Han ejer lastbilen. Den kørte med gulvet til slikteltet. Den gamle slikvogn var gået i stykker, hvorfor de havde lavet et sliktelt med trægulv i stedet. Lastbilen anvendes til al mulig transport af tivoli grej. Han har haft den i 8-10 år, og har indregistreret på samme måde hele tiden.

Der sidder et kontrolapparat til diagramark i lastbilen. Han har aldrig anvendt kontrolapparatet i de 8 år, og det er ikke blevet påtalt ved syn af lastbilen. Det samme gælder de andre trækere, han har. Den blev sidst synet i marts 2009, og den bliver synet en gang om året. Der sad et diagramark i for at beskytte nålen. Den er aldrig blevet kontrolleret i de 8 år, han har haft den, hvor den har været 8 gange til syn. Ved de 12 trækere har han heller ikke fået påtale om, at kontrolapparatet ikke fungerede eller ikke blev brugt.

Han kører kun fra den ene plads til den anden - fra A til B - med tivoliudstyr. Det er ca. 3000-5000 km årligt. Andet kører de ikke med bilerne. Han er flere gange blevet stoppet og blevet bedt om at se skiven. Han har påpeget, at tivolivirksomhed er undtaget, hvilket betjentene så har fået bekræftet på stationen, og så er der ikke blevet gjort mere. Han betaler ikke vægtafgift eller vejbenyttelsesafgift af bilerne.

Hvis han skulle anvende diagramark, ville det koste ham en del administrativt bøvvl og koste en del penge.

Bibeskæftigelse?

Anklagemyndigheden, der undervejs var nødt til at berigtige anklageskriftet, gjorde i byretten og senere i landsretten gældende, at udtrykket "specialkøretøj" i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 2, litra j, og i forordning (EF) 561/2006 artikel 13, nr. 1, litra j, skulle forstås således, at køretøjet skulle være specielt indrettet.

Dette fulgte allerede af en naturlig forståelse af udtrykket og blev understøttet af, at bekendtgørelsen og forordningen anvendte udtrykket "køretøjer" vedrørende andre undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne. Det måtte også tillægges betydning ved fortolkning af forordningen, at et af hovedformålene med vedtagelsen af den nye forordning var at begrænse området for undtagelserne fra køre- og hviletidsreglerne og anklageren henviste herved til kommissionens oprindelige forslag til forordningen, og af forslaget fremgik bl.a. følgende:

"I de 15 år, der er gået siden indførelsen af forordningen, er der sket store forandringer i vejtransportsektoren: arbejde, der tidligere blev udført af nationale eller lokale myndigheder, er blevet privatiseret; på visse områder er konkurrencen blevet øget, og køretøjerne er blevet forbedret. Desuden har erfaringen vist, at køretøjer, som var undtaget fra bestemmelserne med den begrundelse, at de blev anvendt på korte strækninger eller inden for et begrænset område, såsom vejservicebiler, ikke

nødvendigvis blev anvendt på denne måde. Derfor er undtagelserne og de nationale afvigelser for køretøjer blevet reduceret til et minimum, og undtagelserne gælder kun for køretøjer under en vis vægt eller størrelse, eller køretøjer, som tilbagelægger korte afstanden eller udfører almenyttige transporttjenesteydelser."

For så vidt angik sagens faktiske forhold gjorde anklagemyndigheden gældende, at lastbilen var fuldstændig uændret. Det var en helt almindelig lastbil, der blot ved den konkrete transport blev anvendt til transport af et gulv og et telt til en slikbod i et tivoli.

Byretten anførte bl.a. i præmisserne, at retten ikke fandt, at man efter en formåls- eller ordfortolkning kunne indlægge et kriterium om, at køretøjerne skulle være specialindrettede.

Herefter og efter det, der var lagt til grund vedrørende lastbilens brug og fritagelse for afgifter, fandt retten, at der var tale om et specialkøretøj, som blev benyttet til transport af tivoliudstyr, og at lastbilen derfor var undtaget fra køre-hviletidsreglerne for så vidt angik national transport, jf. § 2, litra j, i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, hvorfor tiltalte skulle frifindes.

Meddelelse

Anklagemyndigheden ankede sagen til landsretten, der startede med at henvise til Færdselsstyrelsens meddelelse nr. 1852 om køretøjers indretning og udstyr mv., hvor der bl.a. står: "Kontrol af fartskrivere ved syn - Lastbiler og busser skal som hovedregel være forsynet med fartskriver. Pligten til at anvende fartskriver afhænger blandt andet af den kørsel, som køretøjet faktisk udfører. Man kan derfor i mange tilfælde ikke afgøre alene ved at se på et køretøj, om det skal være forsynet med fartskriver.

Hvis et køretøj er forsynet med fartskriver, skal fartskriverinstallationen fremover ikke kontrolleres ved syn, hvis ejeren (brugeren) erklærer, at fartskriveren ikke er påbudt i forbindelse med den påtænkte kørsel, eller hvis køretøjet efter sin indretning utvivlsomt er undtaget fra kravet om fartskriver. Hvis en fartskriver er monteret i køretøjet, og der ikke foreligger den ovennævnte erklæring, eller hvis køretøjet efter sin indretning ikke utvivlsomt er undtaget fra kravet om fartskriver, vil fartskriveren i forbindelse med syn fremover antages at være påbudt. I konsekvens heraf vil fejl eller mangler ved fartskriver fremover kunne medføre krav om omsyn ..."

Ændring af undtagelser

Landsretten henviste endvidere til Kommissionens oprindelige forslag til den nye køre-hviletidsforordning (KOM (2001) 573 af 12. oktober 2001), hvor der i pkt. 27 bl.a. fremgår følgende: "En række undtagelsesbestemmelser i artikel 4 i forordning (EØF) 3820/85 er blevet ændret under hensyntagen til, at et stigende antal tjenester af denne art nu udføres af private virksomheder. Bestemmelserne skal derfor kun gælde for tjenester udført ved hjælp af specialkøretøjer inden for et begrænset område.

Den nuværende artikel 4, stk. 9: Denne særlige undtagelsesbestemmelse er blevet benyttet af førere af køretøjer, som kun havde en perifer tilknytning til cirkus- eller forlystelsesarrangementer, såsom køretøjer, der blev anvendt som grillbarer. Undtagelsesbestemmelsen bør derfor begrænses til kun at gælde for specialkøretøjer, som transporterer cirkus- og forlystelsesudstyr. Da transporten med disse specialkøretøjer er en bibeskæftigelse og nødvendigvis må foregå i et langsomt tempo, er køretøjerne ikke udsat for konkurrence og udgør heller ikke nogen fare for færdselssikkerheden."

Landsretten henviste endvidere til den lastbil, som sagen drejer sig om, der blev fast og vedvarende brugt i forbindelse med tivolidriften, nemlig ved flytning af tivoliudstyret fra plads til plads. Landsretten tiltrådte på den baggrund og under hensyn til formålet med den nye forordning, at udtrykket "specialkøretøj" ikke skulle forstås som et krav om, at køretøjet skulle være specielt indrettet.

Landsretten lagde i den forbindelse også lagt vægt på, at forordning (EØF) nr. 561/2006 i artikel 13, stk. 1, litra k - og i overensstemmelse hermed bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 2, litra k - anvender udtrykket "specialindrettede mobile projektkøretøjer".

Landsretten tillagde det også vægt, at synsmyndighederne undlod at syne fartskriverne i tiltaltes lastbiler alene på baggrund af en erklæring fra tiltalte om, at lastbilerne udelukkende blev brugt i hans tivolivirksomhed. Landsretten fandt herefter ikke, at der var et tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at anvendelsen af udtrykket "specialkøretøj" skulle forstås som andet end et krav om, at køretøjet i det hele alene anvendes til transport af cirkus- og tivoliudstyr.

Konklusionen blev således, at Landsretten lige som byretten fandt, at lastvognen var et specialkøretøj efter § 2, litra j, og tivoliejeren blev derfor frifundet for anden og sidste gang.

Synes godt om