



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 10. april 2018  
J. nr. 2018-740

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 29. januar 2018 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg herved skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Claus Kvist Hansen (DF).

**Spørgsmål nr.344:**

Ministeren bedes redegøre for, hvilken type dokumentation (bevismateriale) politiet i Frankrig, Tyskland og Belgien hovedsageligt bruger for at dokumentere, at en lastbilchauffør har overtrådt køre- og hviletidsreglerne. Herunder bedes ministeren redegøre for, hvordan politiet i disse lande dokumenterer, hvilken type hviletid (11 timer kontra 45 timer) der er tale om, når politiet skal bevise, hvilken type køre- og hviletidsovertrædelse der er tale om.

**Svar:**

Til brug for besvarelsen af dette spørgsmål er der rettet henvendelse til de franske, tyske og belgiske myndigheder.

Frankrig

Det franske transportministerium oplyser, at de kontrollerende myndigheder har bevisbyrden for, at chaufføren har tilbragt sit regulære ugentlige hvil i førerhuset. Der kræves derfor intet bevis fra føreren, men hvis føreren tilvejebringer beviserne af egen drift, kan de indgå i sagen, i det omfang det findes relevant.

Det franske transportministerium oplyser desuden, at konstatering af overtrædelsen "på stedet" udgør tilstrækkeligt og nødvendigt bevis for overtrædelsen.

Herudover oplyser det franske transportministerium, at beviser indsamlet ved vejkontrol, herunder gentagne konstateringer af afholdelse af det regulære ugentlige hvil i førerhuset, kan udgøre beviser i sager om virksomheders manglende overholdelse af forpligtelsen til at tilrettelægge arbejdet på en sådan måde, at chaufførerne kan afholde det regulære ugentlige hvil uden for køretøjet. Beviser indsamlet ved vejkontrol kan give anledning til yderligere undersøgelser ved virksomheden.

Tyskland



Det tyske transportministerium oplyser, at chaufføren i princippet ikke er forpligtet til at bevise, at han har tilbragt sit regulære ugentlige hvil i indkvartering med passende sovefaciliteter. Ved kontrol anvendes data fra takografen og førerkortet.

Hvis dataene viser, at chaufføren har registreret en hvileperiode på mindst 45 timer umiddelbart efter kørslen, og chaufføren træffes ved køretøjet, anmeldes forholdet, da det i så fald findes sandsynligt, at chaufføren har tilbragt hvilet på et sted uden passende sovefaciliteter.

Hvis der således er tegn på, at chaufføren har tilbragt det regulære ugentlige hvil i førerhuset, men hævder at have tilbragt hvilet uden for køretøjet, bedes han konkretisere sin påstand med verificerbar information. Hvis chaufføren ikke tilvejebringer sådan information, eller informationen ikke kan verificeres, påtales forholdet.

Hvis dataene viser, at førerkortet blev fjernet umiddelbart efter kørslen og senere blev indsat, hvorefter rejsetid og regulært ugentligt hvil blev registreret, kan det ikke bevises, at chaufføren tilbragte det regulære ugentlige hvil i førerhuset, medmindre chaufføren udtaler sig.

Kontrolmyndigheden anmelder ikke kortere ophold ved køretøjet (for eksempel for at hente glemte genstande), hvis chaufføren kan tilvejebringe bevis for, at overnatningen vil finde/fandt sted i indkvartering med passende sovefaciliteter.

### Belgien

Det belgiske udenrigsministerium oplyser efter konsultation af det relevante ressortministerium, at overtrædelse af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i førerhuset bevises ved, at kontrolpersonalet bevidner overtrædelsen. Der kræves ikke bevis for chaufførens uskyld for eksempel i form af hotelregninger.

De belgiske myndigheder oplyser desuden, at overtrædelse af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i førerhuset kun kan fastslås ved, at føreren træffes af kontrolmyndighederne i færd med at tage et hvil i førerhuset og på tidspunktet er forpligtet til at tage et regulært ugentligt hvil. Dette betyder, at det i praksis er meget svært, men dog muligt, at fastslå overtrædelsen.

Det bemærkes i øvrigt, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti i Danmark har besluttet at indføre parkeringsrestriktioner på rasteplasserne, så lastbiler i fremtiden kun kan parkere i 25 timer ad gangen.

Parkeringsrestriktionerne ledsages af en forhøjelse af bødeniveauet for lastbi-



ler, hvor parkeringsbøderne hæves fra 510 kr. til 2.000 kr. På den måde understøttes det, at det regulære ugentlige hvil ikke kan tilbringes i en lastbil parkeret på en rasteplads. Den tidsbegrænsede parkering forventes at træde i kraft d. 1. juli 2018, mens det forhøjede bødeniveau forventes at træde i kraft 1. januar 2019.

Side 3/3

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen