

### **KOM (2011) 0451 spørgsmål nr. 2 fra Folketingets Europaudvalg**

”Ministeren bedes – i forlængelse af Europaudvalgets møde den 22. juni 2012 – redegøre status på løsningen af de tekniske problemer – som fx registreringsproblemer ved flytning af en lastbil i løbet af en registreret hviletid – i det foreliggende kompromisforslag om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen.”

#### **Svar:**

1. Justitsministeriet antager, at der med spørgsmålet sigtes til, hvordan forslaget om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen – som Rådet den 26. juni 2012 vedtog en samlet generel indstilling til – forholder sig til den situation, hvor en chauffør flytter sit køretøj inden for en periode, hvor han efter køre- og hviletidsreglerne angiver at holde en pause.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at forslaget hovedsageligt indeholder ændringer af kontrolapparatforordningen, der bl.a. indeholder regler om anvendelse og installation af kontrolapparatet. Kontrolapparatet har til formål at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Derudover indeholder forslaget en ændring af køre- og hviletidsforordningen, som indebærer, at der foretages en mindre udvidelse af kredsen af køretøjer, der undtages fra visse af køre- og hviletidsforordningens bestemmelser. Forslaget indeholder derimod ikke ændringer i reglerne om køre- og hviletid, herunder om varigheden af den længste køretid henholdsvis kravene til pauser og hviletid, og forslaget indfører derfor ikke ændringer af relevans for den situation, der er nævnt i det stillede spørgsmål.

2. Justitsministeriet kan i tilknytning hertil mere generelt oplyse, at det følger af den allerede gældende køre- og hviletidsforordnings artikel 7, stk. 1, at føreren efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid. Denne pause kan ifølge artikel 7, stk. 2, erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed, fordelt over kørselsperioden på en sådan måde, at stk. 1 overholdes. ”Pause” er i forordningens artikel 4, litra d, defineret som ”enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation”.

Kommissionen har i et vejledningsnotat fastsat retningslinjer for anvendelse af forordningens artikel 4, litra d. Det fremgår heraf, at der ikke bør ske retsforfølgning eller udvises en vis tolerance efter en individuel vurdering, hvis føreren – under visse angivne omstændigheder – ved bl.a. terminaler, holdepladser og grænseovergange har været nødt til at afbryde sit hvil eller sin pause i få minutter for at flytte sit køretøj. Dette kan bl.a. være tilfældet, hvis der ved en terminal eller en holdeplads pludselig opstår en unormal situation eller et nødstilfælde, hvor et køretøj skal flyttes.

Sanktionerne for overtrædelse af forordningen er fastsat i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport. Af bekendtgørelsens § 11, nr. 2, fremgår det, at den, der overtræder bestemmelserne om varigheden af den længste køretid i bl.a. artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Det kan oplyses, at Højesteret den 11. maj 2012 afsagde dom i en konkret sag om artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen. I den pågældende sag havde en chauffør – efter at have holdt en pause på 15 minutter – holdt en pause, som efter 17 minutters forløb blev afbrudt, idet han efterkom en ordre om at flytte vogntoget, fordi der var travlt, og vogntoget stod i vejen for et andet vogntog, der skulle aflæsses. Flytningen af vogntoget varede mellem 40 og 55 sekunder, og føreren fortsatte herefter sin pause, således at pausen inklusive flytningen samlet varede 34 minutter. I den konkrete sag fandt Højesteret, at situationen svarede til eller måtte sidestilles med de tilfælde, der er beskrevet i Kommissionens ovennævnte vejledningsnotat, og frifandt derfor føreren for overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 11, nr. 2.