



DOM

afsagt den 4. juni 2008.

**SS 2986/2007 og
SS 230/2008**

Anklagemyndigheden
mod

Tiltalte

CPR nr. (Født 1958)

Adresse 1

By 1

Tiltalen og parternes påstande

1.

Tiltalte er tiltalt for overtrædelse af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, § 11, nr. 2, jf. § 4, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006, artikel 7, ved den 4. februar 2007 kl. 17.10 til 4 februar 2007 kl. 22.40 under kørsel med **Reg. nr. 1** at have undladt at afbryde kørslen i mindst 45 minutter efter 4 timer og 30 minutters kørsel, idet den afholdte pause indenfor køretiden på 5 timer og 10 minutter var på ikke over 26 minutter, hvilket udgjorde en overtrædelse på 14 %.

2.

Tiltalte er tiltalt for justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 § 10, nr. 3, litra a, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 artikel 8, stk. 1, ved den 9. februar 2007 kl. 13.00 og 24 timer frem under kørsel med stor personbil **Reg. nr. 2** ad Industrivej i Padborg at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 8 sammenhængende timer, idet den længst opnåelige hviletid højst kunne blive på 2 timer og 25 minutter fra den 10. februar kl. 10.35 til kl. 13.00, hvilket udgjorde en overtrædelse på 69 %.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf på kr. 8.400 kr. og om, at tiltalte fratages retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og at frakendelsen skal ske betinget, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, jf. stk. 4.

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger

Anklageskrift er modtaget den 20. december 2007.

Tiltaltes forklaringer er i retsbogen gengivet således:

Tiltalte forklarede i SS 2986/2007, at han er chauffør ved **Virk. 1**, hvor han kører turistkørsel i turistbusser. Han kørte den 9. og 10. februar 2007. Forinden var han blevet standset af politiet, som blandt andet kontrollerede diagrammarkene. Han har holdt de hvil, der kræves, når de, som tilfældet var, var 2 chauffører.

Han startede fra garagen kl. 13 mod Ikast, hvor de første gæster blev samlet op. Han kørte fra Silkeborg kl. 13, og den anden chauffør steg på lidt før kl. 14.30 samme dag. Chaufføren stod der sammen med andre gæster. Han kørte således alene i ca. 1 time og 25 minutter, hvor han samlede op 2 steder. Han var fortsat fører af bussen til grænsen, hvor der blev holdt hvil ved grænsekiosken. Derfra kørte den anden chauffør videre i ca. 4½ timer. Derefter kørte han videre i ca. 4½ timer, hvor den anden chauffør på ny tog over og kørte et tilsvarende tidsrum. Han førte bussen det sidste stykke i bjergene. De har således skiftedes som en tomandsbetjent bus. Ved ankomststedet, hvor de var ca. kl. 10.35 den følgende dag, holdt han hvil til den følgende morgen.

Han kørte med skiturister. Hvis den anden chauffør havde været med fra starten, ville denne blot have siddet ved siden af ham og ville ingen rolle have haft under kørslen, heller ikke i relation til gæsterne. En medchauffør venter bare passivt, til han selv skal køre. Han kan af diagrammarkene se, at den pågældende blev fører af bussen omkring kl. 18.30 ved grænsen og var som sagt selv fører indtil da. Der var guide med på turen til at servicere gæsterne, så den rolle havde medchaufføren heller ikke.

De var i Østrig den følgende dag kl. 10.35, hvor de havde været undervejs i godt 21 timer. Han havde så hvil indtil den følgende morgen. Ca. 1 uge efter kørte de hjem igen med ankomst i Danmark den 17. februar. Selve kørslen foregik med 2 chauffører og på samme måde som ovenfor beskrevet.

I de perioder, hvor den anden chauffør kørte, holder han hvil. Han havde ingen pligter og lagde sig typisk til at sove, men efter reglerne er der ingen bestemmelser om, hvad man må lave, når han holder hvil.

Han opfattede fra starten turen som tomandsbetjent. Han kender godt reglerne, der gælder, hvis der kun er 1 chauffør.

Selv om medchaufføren havde været med fra kl. 13, ville det ikke have gjort nogen faktuel forskel fra ham, heller ikke i relation til, hvordan og hvor længe han var fører.

Tiltalte forklarede i SS 230/2008, at han den 3. februar 2007 kørte til Norge. Han skulle tilbage til Danmark den følgende dag omkring kl. 17. Han og medchaufføren **Person 1** var begge førere af bussen på hjemvejen, og de

var begge med fra hjemturens start. De kørte mod Oslo, og omkring kl. 22.40 ankom de til færgen. Han er enig i, at ifølge skiven har han ikke holdt hvil i mindst 45 minutter, men han ved, at på et tidspunkt holdt de ind og skiftede chauffør. De "drejede på uret" svarende til, at kørslen godt nok registreres på den samme skive, men at man skifter chauffør. Begge diagrammark skal derfor frem, så man kan se hvem, der har kørt hvornår. Den anden skive lyder på medchaufførens navn. Han kan ikke i dag huske, hvornår det skete, men skiftet skete inden for den periode, det var påkrævet.

Tiltalte forklarede supplerende i SS 230/2008, at han kørte den pågældende bus, men der var også en anden chauffør med. På et tidspunkt standsede de, stillede på knapperne på uret, og fra da viser skiven medchaufførens køretid, og det var jo også denne, der var føreren af bussen på dette tidspunkt. Han hvilede efter førerskiftet. De flyttede ikke medchaufførens skive op, idet han regnede med, at den beskrevne, udbredte fremgangsmåde var lovlig. Han vil fortsat gerne se den anden skive, der findes. Denne anden skive må efter hans opfattelse vise, at medchaufføren startede som fører det pågældende tidspunkt.

Som tidligere forklaret blev de to chauffører fra ca. kl. 14.35, men på grund af læsning m.v., er medchaufførens skive først registreret som isat fra kl. 15.00.

Under sagen er der sket dokumentation af diagrammark.

Af en udtalelse fra Færdselsstyrelsen af 18. juni 2001 fremgår blandt andet, at

"Styrelsens hidtidige praksis har dog tilladt op til 1 times fravigelse ved starten og slutningen af turen.

Styrelsen har i enkelte, konkrete tilfælde, yderligere fraveget ovennævnte princip, og anset de tilfælde, hvor en chauffør, i al væsentlighed har opbrugt sin daglige køretid, og efterfølgende, bevisligt, er blevet sat af ved sin bopæl, som værende af banal karakter.

...

Det er derfor styrelsens opfattelse, at den hidtidige, meget begrænsede anvendte praksis, ikke længere bør opretholdes, men at kørsel, hvor der ikke til stadighed er mindst 2 førere til stede, skal bedømmes efter reglerne for 1 fører.

En times fravigelse ved start og slutning af turen i forbindelse med bevislig af- eller påstigning ved bopælen, vil dog stadig blive anset for en bagatelagtig forseelse, der fra styrelsens side ikke vil give anledning til begæring om tiltalerejsning."

Retten's begrundelse og afgørelse

Forhold 1

Det lægges til grund som ubestridt, at der kun var isat et diagrammark, og at

tiltalte, da den angivelige medchauffør overtog føringen af bussen, "trykkede på knapperne" på fartskrивeren for at markere, at der blev skiftet chauffør, men ikke skiftede diagramark.

Efter Rådets forordning nr. 561/2006, artikel 7 skulle tiltalte holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter efter 4½ timers kørsel, hvilket skal fremgå af førerens diagramark. Det er ubestridt, at ifølge det isatte diagramark - tiltaltes - er dette krav ikke overholdt.

Da tiltalte ikke har bestridt, at der herefter er sket kørsel i overensstemmelse med anklageskriftet, er tiltalte skyldig. Tiltaltes forklaring om, at en anden person overtog føringen af bussen, kan ikke føre til andet resultat.

Forhold 2

Det er her afgørende, om kørslen skal vurderes som sket med en eller to førere.

Efter den Rådets forordning nr. 3820/85, artikel 8, stk. 1, 2. pkt., skal føreren - "enmandsføreren" - inden for hvert tidsrum af 24 timer have en hviletid på mindst 8 sammenhængende timer. Såfremt der er mindst to førere af køretøjet, er hviletidsreglerne lempeligere, idet førerne da begge skal have en daglig hviletid på mindst 8 sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer, jf. stk. 2.

I artikel 1 forstås ved "fører": "Enhver person, som fører køretøjet, også selv om det kun er et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre det".

Der er ikke i artikel 8, stk. 2, en nærmere definition af, hvornår en kørsel betragtes som sket med mindst to førere. Efter en naturlig forståelse af begrebet, der også findes bedst stemmende med den anførte definition, kan retten tiltræde anklagemyndighedens opfattelse af, at dette begreb forudsætter, at begge førere er til stede fra kørselens start til dens slutning.

Da det må lægges til grund, at medchaufføren tidligst stod på omkring kl. 14.25 - ca. 1½ time efter kørselens start - og da det oplyste om den tidligere tiltalepraksis, ifølge hvilken det blev accepteret, at medchaufføren steg på op til en time efter kørselens begyndelse, ikke kan gøre forskel heri, må kørslen betragtes som sket med én fører, og reglerne om hviletid efter artikel 8, stk. 1, var derfor ikke overholdt.

Det kan ikke afvises, at der i praksis har været tvivl om reglerens forståelse, hvorfor bøden, der fastsættes efter justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, § 11, nr. 2, jf. § 4, jf. Europaparlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006, artikel 7, og bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005, § 10, nr. 3, litra a, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, art. 8, stk. 1, fastsættes til 2.500 kr.

Da det efter det anførte må lægges til grund, at overtrædelsen i forhold 2 udgjorde 69 %, og da det herefter er en følge af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5, at førerretten skal fratages tiltalte betinget, tages anklagemyndighedens påstand herom til følge.

Thi kendes for ret:

Tiltalte skal betale en bøde på 2.500 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 6 dage.

Tiltalte fratages retten til at føre motordrevet køretøj, der kræver kørekort.

Tiltalte beholder dog førerretten, hvis han ikke igen inden for 3 år fra endelig dom fører motordrevet køretøj på en sådan måde, at førerretten skal fratages ham.

Sagens omkostninger betales af tiltalte, dog betaler statskassen halvdelen af sageret til forsvareren.

Dommer