

**UDSKRIFT  
AF  
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

---

**D O M**

Afsagt den 6. januar 2014 af Østre Landsrets 10. afdeling  
(landsdommerne Sanne Kolmos, M. Stassen og Peter Fauerholdt Thommesen (kst.))

10. afd. nr. S-1936-13:

Anklagemyndigheden

mod

T

Født nov. 1976

(advokat Poul Ege Poulsen, besk.)

Helsingør Rets dom af 3. maj 2013 (1-564/2011) er anket af T  
med påstand om frifindelse i forhold 2, subsidiært at frakendelsen gøres betinget.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Af Kommssionens forordning (EF) Nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 om syvende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport fremgår blandt andet:

”...

019 Hastighedsmålefunktionen skal endvidere kunne angive, om køretøjet er i bevægelse eller holder stille. Køretøjet anses for at være i bevægelse, så snart funktionen detekterer flere end 1 imp/sek. fra bevægelsesføleren i mindst 5 sekunder, ellers anses det for at holde stille.

...

#### 4. Overvågning af førerens aktiviteter

- 033 Denne funktion skal permanent og særskilt overvåge aktiviteterne af én fører og én medchauffør.
- 034 Føreraktivitet skal bestå i KØRSEL, ARBEJDE, RÅDIGHED eller PAUSE/HVILE.
- 035 Fører og/eller medchauffør skal manuelt kunne vælge ARBEJDE, RÅDIGHED eller PAUSE/HVILE.
- 036 Når køretøjet bevæger sig, skal der automatisk vælges KØRSEL for føreren og RÅDIGHED for medchaufføren.
- 037 Når køretøjet standser, skal der automatisk vælges ARBEJDE for føreren.
- 038 Det første aktivitetsskift, som finder sted inden for 120 sekunder efter det ved standsning af køretøjet udløste automatiske skift til ARBEJDE, antages at have fundet sted på tidspunktet for køretøjets standsning (således at skiftet til ARBEJDE eventuelt ophæves).
- 039 Denne funktion skal udlæse aktivitetsskift til kontrolfunktionerne med en opløsning på et minut.
- 040 Har der i et givet kalenderminut fundet KØRSEL sted, anses hele det pågældende minut for KØRSEL.
- 041 Har der for et givet kalenderminut fundet KØRSEL sted i både det umiddelbart foregående og umiddelbart efterfølgende minut, anses hele det pågældende minut for KØRSEL.
- 042 Et givet kalenderminut, der ikke anses for KØRSEL efter ovenstående forskrifter, anses for at bestå udelukkende af samme aktivitet som den længstvarende uafbrudte aktivitet i det pågældende minut (eller, for lige lange varende aktiviteter, den senest forekommende af disse).
- 043 Denne funktion skal endvidere overvåge førerens kontinuerlige køretid og akkumulerede pausetid.  
..."

Af Justitsministeriets cirkulære nr. 9293 af 30. marts 2007 om Ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet fremgår blandt andet:

"Opmærksomheden henledes i den forbindelse på, at de nedenfor beskrevne ændringer tager udgangspunkt i reglerne i den nye køre- og hviletidsforordning. Efter forordningens artikel 7 skal der efter en køreperiode på 4½ time afholdes en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre der påbegyndes en hviletid. Denne pause kan erstattes af en pause på mindst 15 mi-

nutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

...

1. For så vidt angår overtrædelser af reglerne om pause erstattes tolerancegrænsen på 5 pct. med en tolerancegrænse på 5 minutter for hver enkelt pause. Den nye tolerancegrænse indebærer, at der ved en foreskrevet pause på 45 eller 15 + 30 minutter, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 7, kun udløses en sanktion, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 40, 10 eller 25 minutter.

2. Der sker kun kumulation af køretiden (sammenlægning af den køretid, som ligger på hver side af en utilstrækkelig pause) ved overskridelse af reglerne om pause med mere end 5 minutter (den nye tolerancegrænse, jf. punkt 1), hvis pausen i kraft af overtrædelserne bliver mere end 1/3 for kort. Det vil sige, at der ved en foreskrevet pause på 45 eller 15 + 30 minutter, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 7, kun skal ske kumulation af køretiden, hvis der er afholdt pause i mindre end henholdsvis 30, 10 eller 20 minutter.”

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af tiltalte og vidnet V1, der begge har forklaret i det væsentlige som i byretten.

Der er endvidere afgivet forklaring af politiassistent V2

Tiltalte har supplerende forklaret blandt andet, at han har holdt de pauser, han skulle, men at tachografen har registreret forkert, måske fordi tachografen er blevet påvirket under læsning. Det er måske forklaringen på de korte kørsler på 1-2 minutter, klokken 11.26 - 11.27 og 13.45 - 13.47. Det kan også være, at han har holdt i vejen efter læsning og har været nødt til at flytte bilen, hvilket tager under 10 sekunder. Efter en kørsel går tachografen automatisk over på ”andet arbejde”, medmindre man manuelt slår den over på ”pause”, hvilket han godt kan glemme. Tachografen viser, hvor meget man har kørt, og hvor lange pauser man har holdt. Når der er afholdt 45 minutters pause, nulstilles tachografen. I bilen havde hans arbejdsgiver installeret en GPS, hvoraf man kan se, at GPS’ens triptæller i flere tilfælde ikke har kørt, mens tachografen har registreret kørsel. og grænser op til hinanden. Hvis han har holdt på et hjørne, kan GPS’en have skiftet mellem forskellige satellitter. Først da han modtog anklageskriftet, blev han klar over, at pausen på 15 minutter skal holdes først, hvilket tachografen ikke meddelte. De tachografer, han kører med i dag, er indstillet således, at de registrerer, om pausen på 15 minutter holdes først, og at de sikrer, at en flytning af bilen i op til 20 sekunder ikke registreres som kørsel.

Vidnet V1 har supplerende forklaret blandt andet, at han ikke har foretaget efterforskning i sagen. Han har alene registreret de oplysninger, han fik fra Rigspolitiet. Det er ikke ham, der har afgjort, at der skulle rejses tiltale. Han har alene vurderet, om sigtelsen teknisk var korrekt. Han er bekendt med, at tachografer teknisk er blevet udviklet siden 2009.

Vidnet politiassistent V2 har forklaret blandt andet, at han er hos Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter, og blandt andet deltager i drøftelser m.v. i EU-regi om tachografen, som hele tiden tilpasses teknisk. Tachografer aktiveret første gang efter den 1. oktober 2011 registrerer ikke, som tidligere, flytning af en bil i under 30 sekunder som kørsel. Da impulsen til tachografen kommer fra køretøjets drivlinje, skal hjulet rotere en del, før tachografen registrerer kørsel. Det har ikke været muligt teknisk at dokumentere, at en tachograf har kunnet påvirkes f. eks. under en læsning, hvor bremsen vil være aktiveret, eller ved rystelser el. lign. På kørselstidspunktet var Kommissionens forordning Nr. 1360/2002 gældende. I tachografen er indbygget en hjælpefunktion i form af en advarsel, når der er gået 4 timer og 15 minutter, uden at der er afholdt pause. Tachografen er det måleapparat, der er anerkendt, og som er afgørende. En GPS har en anden opdateringshastighed, og GPS-apparater er af svingende kvalitet. En GPS-måling kan ikke afkræfte, hvad tachografen viser.

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Det fremgår af udskriften for tiltaltes kontrolapparat (tachograf), at han den 9. august 2009 holdt pause/hvile i tidsrummet fra kl. 09.00 til kl. 09.31, hvilket som følge af tolerancegrænsen opfylder kravet om en pause på 45 minutter. Der skal derfor ikke ske kumulation af tiltaltes kørsel fra kl. 05.54, hvor han påbegyndte arbejdet, med kørslen efter den nævnte pause, og beregningsperioden blev således påbegyndt kl. 09.31.

Efter vidnet, politiassistent V2's forklaring kan det udelukkes, at registreringerne som kørsel i tidsrummene fra kl. 11.26 til kl. 11.27 og fra kl. 13.45 til kl. 13.47 skyldes påvirkning under læsning m.v.

Hertil kommer, at tiltalte ikke har godtgjort, at disse to registreringer dækker over flytning af køretøjet, og at det skyldes undskyldelige betjeningsfejl, at der efter kørslerne blev registreret arbejde i stedet for pause/hvile. Det er på den baggrund uden betydning, at nyere

kontrolapparater teknisk er udviklet således, at en flytning af en bil i under 30 sekunder ikke registreres som kørsel.

Herefter og af de af byretten i øvrigt anførte grunde tiltræder landsretten, at tiltalte er skyldig i forhold 2 som beskrevet i den indankede dom.

Landsretten tiltræder videre, at der henset til sagsbehandlingstiden skal ske bortfald af den forskyldte straf, og at statskassen skal afholde sagens omkostninger.

Landsretten tiltræder endelig af de af byretten anførte grunde, at der ikke er grundlag for at undlade at frakende førerretten ubetinget, som bestemt i den indankede dom.

Landsretten stadfæster derfor dommen i det påankede omfang.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Byrettens dom i sagen mod  stadfæstes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for landsretten.

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 7. januar 2014



Bente Fredslund Mackeprang

Kontorfuldmægtig



**Udskrift af dombogen**

**D O M**

afsagt den 3. maj 2013

Retten nr. 1-564/2011

Politiets nr. 0900- -10

Anklagemyndigheden  
mod

T

Født NOV. 1976

Anklageskrift er modtaget den 21. februar 2011 og berigtiget under hovedforhandlingen.

T

er tiltalt for overtrædelse af

1.

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, nr. 2, jf. artikel 4, litra g, ved i tiden forud for virksomhedskontrol den 15. september 2009 fra den 7. august 2009 kl. 0656 og 24 timer frem under kørsel med lastbil at have undladt at afholde en reduceret daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da den længst opnåelige hviletid højst kunne blive på 8 timer og 26 minutter og blev påbegyndt den 7. august 2009 kl. 2230 og 24 timers perioden udløb den 8. august 2009 kl. 0656, hvilket udgjorde en overtrædelse på 6 % og

2.

justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport § 11, nr. 2, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 7, ved i tiden forud for virksomhedskontrol den 15. september 2009 fra den 9. august 2009 kl. 0931 til kl. 2108 under kørsel med lastbil at have undladt at afbryde kørslen i mindst 45 minutter efter 4 timer og 30 minutters kørsel, idet den afholdte pause indenfor køretiden på 6 timer og 20 minutter var på 18 minutter, hvilket udgjorde en overtrædelse af reglerne om køretid på 40 %, ligesom den samlede pause var overskredet med mere end 30 %.

**Påstande**

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at tiltalte dømmes i overens-

stemmelse med anklageskriftet, dog således, at overtrædelsen af reglerne om køretid i forhold 2 alene har været på 35 %. Anklageren har særligt henvist til Vestre Landsrets dom af 26. september 2012 i sagen V.L.S- 2571-10, og til Højesterets dom af 5. februar 2013 i sag 1. afdeling 294/2012.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om en samlet bøde på 4.500 kr., men har under henvisning til Højesterets dom trykt i UfR.2012.2315/2H anført, at retten bør overveje at lade straffen bortfalde på grund af den lange sagsbehandlingstid, der ikke kan bebrejdes tiltalte.

Anklagemyndigheden har påstået, at tiltalte skal frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, og at frakendelsen skal ske ubetinget, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6, jf. § 126, stk. 1, nr. 8, jf. § 128.

T har erkendt sig skyldig i forhold 1 og nægtet sig skyldig i forhold 2.

Tiltalte har påstået frifindelse for påstanden om ubetinget frakendelse af førerretten. Subsidiært at der alene sker betinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 126, stk. 2.

Til støtte for påstanden om frifindelse i forhold 2 har tiltalte blandt andet gjort gældende, at han har holdt tilstrækkelige pauser, og at han bliver " snydt " ved den af anklagemyndigheden anvendte beregning. Han begyndte at køre kl. 05.54 og har holdt pause på godt og vel 45 minutter inden for 227 minutter. Det må lægges til grund, at tachografens alarm ikke gav signal, hvilket stemmer med, at tiltalte havde holdt de lovpligtige pauser. Tiltalte har endvidere ikke udvist uagtsomhed ved at tro, at det var i orden først at holde pause på 30 minutter og derefter en pause på 15 minutter. Der var på gerningstidspunktet en usikkerhed om forståelsen af reglerne om køre-hviletid.

Vedrørende frakendelsespåstanden har tiltalte blandt andet anført, at den tidligere betingede frakendelse vedrører at have kørt for stærkt på motorcykel, der er en helt anden færdselslovsovertrædelse, og at det nuværende forhold er begået så sent som 2 måneder før udløbet af den 3-årige prøvetid. Endvidere, at det ikke vil være i strid med Højesterets domme fra 2012, der vedrører andre færdselsforseelser end overtrædelse af køre-hviletidsreglerne, hvis retten på grund af den lange sagsbehandlingstid undlader at frakende førerretten eller gør frakendelsen betinget.

Tiltalte har nedlagt påstand om, at statskassen skal betale sagens omkostninger henset til den urimeligt lange sagsbehandlingstid.

### Sagens oplysninger

Tiltalte T har afgivet forklaring, der er gengivet således i retsbogen:

" Tiltalte forklarede, at han er lastbilchauffør og har været det siden 2000 med undtagelse af 3 år, hvor han ikke kørte lastbil. Han har i hele perioden kørt kørsel omfattet af køre- hviletidsbestemmelserne, og han kender køre- hviletidsreglerne godt. Det digitale apparat, som var i lastbilen den 7., 8. og 9. august 2009, havde han kørt med i 8 måneder og med den samme lastbil. Der havde ikke været kontrol af systemet. Han havde været standset en enkelt gang i marts 2009 i Sverige, hvor betjenten blot ville have en udskrift for den dag. Inden han fik det digitale apparat, kørte han med skiver i samme lastbil. Han fik instruks i betjeningen af det digitale apparat, blandt andet om, at han skulle trykke på en knap, når han holdt pause. Hvis han ikke trykkede på pauseknappen, ville bilen gå over på "andet arbejde", når den holdt stille. Når han begyndte at køre igen, slog pauseknappen automatisk fra. Han har ikke været på kursus i brug af apparatet. Der lå en instruktionsbog i bilen. Han har ikke før august 2009 observeret, at der var problemet med det digitale apparat.

Tiltalte forklarede vedrørende forhold 1, at han har kørt med lastbilen den 7. august 2009. Det kan godt passe, at han startede kl. 06.56. Han satte sit førerkort i om morgenen, men kan ikke huske, om han begyndte at køre med det samme. På det tidspunkt kørte han korn fra et lager til et andet lager. Han kørte på det tidspunkt ikke eksportkørsel. Dagen gik med at køre frem og tilbage. Der var meget ventetid, og det var derfor begrænset, hvor mange ture han kørte. Han kan se af udskriften, at han stoppede med at køre kl.22.26. At udskriften, forhold 1 bilag 2, fra kl. 22.26 til kl. 22.30 viser andet arbejde skyldes, at det er tiden, fra han er stoppet, og til han tog kortet ud. Da han gik i seng kl. 22.30 hev han førerkortet ud. Han gik i seng på

Udspurgt af forsvareren forklarede tiltalte, at han gik i seng kl. 22.30. I de 4 minutter fra han stoppede med at køre kl. 22.26 skulle han vel have trykket på pauseknappen, eller han skulle have trukket kortet ud allerede kl. 22.26. Bilen har holdt stille fra kl. 22.26. Han er sikker på, at han har sovet mere end 9 timer, for det gør han altid, men en del af sovetiden lå ud over "de 24 timer". Der har muligvis ikke været plads på en anden rasteplads, hvorfor han har måttet køre videre til

På ny udspurgt af anklageren forklarede tiltalte, at han er klar over, at hvis han ikke kan finde en rasteplads og sove på, skal han "trække en strimmel" og notere årsagen til, at han er nødt til at køre videre. Da denne sag kom op, afleverede han sine strimler til sin arbejdsgiver. Han ved ikke, om der er en strimmel vedrørende denne konkrete sag. Han ved, at en halv time før tidens udløb, skal man køre ind på en rasteplads, idet der altid, hvis der ikke er plads på den pågældende rasteplads, vil være yderligere en eller to rastepladser længere fremme inden for tiden.

Tiltalte forklarede vedrørende forhold 2, at han også den 9. august 2009 kørte med korn, nu på Fyn, hvor han kørte mellem lagrene i og . Køreturen tager ca. 30 minutter."

"Forevist udskrift, sagens forhold 2 bilag 5, forklarede tiltalte, at han den 9. august 2009 nok har puttet kortet i kl. 05.54, men først er begyndt at køre kl. 06.06. Han startede fra en rasteplass i Jylland. Han har ikke lavet noget arbejde, fra han satte kortet i, til han begyndte at køre. Han har nok siddet i bilen og drukket kaffe og spist morgenmad. Han starter altid med at sætte kortet i for ikke at glemme det. Han holdt fra kl. 09.00 en pause på 31 minutter. Han kørte frem og tilbage mellem og . Denne strækning tager ½ time at køre. De små pauser kan skyldes, at han har holdt i kø for at komme på vægten. Bilen har den pågældende dag holdt stille i 5 timer og 37 minutter, hvor han bare har siddet i bilen på grund af ventetid. Han er ikke gået ud af bilen, når han har holdt stille og ventet på vejning, da det støver meget. Når han holder i kø og venter på at læsse af, plejer han at trykke på pauseknappen, men det kan ske, at han glemmer det.

Spurgt af forsvareren forklarede tiltalte, at det af udskriften fremgår, at han påbegyndte hvil kl. 11.17. At hvilet kl. 11.26 afbrydes af en kørsel på 1 min til kl. 11.27 kan skyldes, at bilen er blevet læsset, og det har påvirket hjulet. Når hjulet påvirkes på denne måde kan apparatet slå til, selv om bilen holder stille, således at det registrerer kørsel, selv om bilen ikke har kørt. Når hjulet ikke længere påvirkes, går apparatet automatisk på andet arbejde, hvilket også er sket her kl. 11.27.

På ny udspurgt af anklageren forklarede tiltalte, at han aldrig har kørt 6 timer og 20 minutter uden at holde pause. Han ville have fået en fejlmelding. Når han har kørt 4 timer og 30 minutter uden pause, vil hans tachograf gøre ham opmærksom på, at han skal holde en pause, idet en lampe blinker, og der vil lyde en biplyd. Han er sikker på, at alarmen ikke har blinket eller bippet.

På ny udspurgt af forsvareren og foreholdt, at det af bilag 5 fremgår, at der kl. 13.27 er holdt hvil til kl. 13.45, samt at bilen har kørt i 2 minutter fra kl. 13.45 til 13.47, hvorefter den er gået på andet arbejde, forklarede tiltalte, at registreringen af de 2 minutters kørsel kan skyldes, at der er sket pålæsning. Han mener, at han har holdt pause, også på de tidspunkter, hvor apparatet har registreret de korte kørsler på 2 og 3 minutter."

Politiassistent V1 har afgivet forklaring som vidne. Forklaringen er gengivet således i retsbogen:

"Vidnet forklarede, at han arbejder med køre- og hviletidssager hos Nordsjællands Politi og blandt andet har behandlet denne sag. Nordsjællands Politi får sagerne fra Rigspolitiet, der har gennemgået sagerne i forbindelse med virksomhedskontrol. En regulær hviletid er 11 timer, men kan nedsæt-

tes til 9 timer, og det er de 9 timer, politiet kontrollerer. Inden for 24 timer fra man er startet kørslen, skal de 9 timers hviletid holdes.

Foreholdt udskrift, forhold 1 bilag 2, forklarede vidnet, at den viser, at arbejdsdagen den 7. august 2009 er startet kl. 06.56, og at det er derfra, at registrering af de 24 timer starter. Det er uanset, at dagen er startet med andet arbejde. Beregningsperioden slutter næste dag kl. 06.56.

Spurgt af forsvareren forklarede vidnet, at hvis man sætter kørekortet i for derefter at drikke kaffe eller gå på toilettet, skulle man nok have sat apparatet på pause, for ellers arbejder man. Vidnet kan ikke udtale sig om, hvordan apparatet teknisk virker. Han har før hørt, at hvis man har mange starter og stop, så kan det betyde noget for registreringen, og efter vejledningsnotat nr. 4 skal der fratrækkes 15 minutter fra køretiden, hvis der er over 14 start og stop.

Vedrørende forhold 2 forklarede vidnet, at man må køre 4 timer og 30 minutter, hvorefter man skal holde 45 minutters pause. 31 minutters pause er nok til at afbryde 4½ times reglen, det vil sige, at man starter på en ny 4½ times periode. I denne sag starter der derfor en ny beregningsperiode kl. 09.31. Der er faste retningslinier for, hvordan der skal tælles op.

Forevist udskrift af tacograf, forhold 2 bilag 5, forklarede vidnet, at der kun er én lovlig pause, idet der fra kl. 13.27 og 18 minutter frem er en pause, som tæller for den første 15 minutters pause. Der mangler i denne sag pause nr. 2 for at opfylde pausekravet. At der kl. 11.26-11.27 er registreret 1 minuts køretid på apparatet er det, han må forholde sig til. Han kan ikke udtale sig om det tekniske, herunder hvorvidt en vægtpåvirkning kan medføre registrering af køretid.

Udspurgt af forsvareren forklarede vidnet, at han ikke kan erindre, at han i forbindelse med sin sagsbehandling af denne sag har modtaget strimler med notat om manglende plads på rastepads. Han ved ikke, om apparatet kan "flytte sig" ved anden påvirkning, som for eksempel at en læsning eller en anden voldsom bevægelse. Han har hørt chauffører sige, at registreringen kan flytte sig i forbindelse med bevægelser, men han har ikke hørt om nogen sager. Man skal immervæk ryste en lastbil meget, for at få den til at registre 2 minutters kørsel.

På ny udspurgt af anklageren forklarede vidnet, at der er regler for, om man kan "skrive på en strimmel". Der skal alvorlige færdselsuheld eller snestorm til, for at man kan trække en strimmel, hvis man ikke kan nå til en rastepads. Han har ikke tidligere set, at man, fordi der ikke er plads på den første rastepads, bare kan trække en strimmel og skrive, at man har været nødt til at køre til en anden rastepads. Der er mange rastepadser i Danmark og chaufføren må jo planlægge sin arbejdstid. Så vidt han ved, får chaufføren en visuel advarsel, idet apparatet blinker, når der er kørt 4 timer og 30 mi-

nutter uden at der er holdt pause, som man skal."

Hovedforhandlingen blev efter anklagemyndighedens anmodning den 4. november 2011 udsat på udfaldet af en ved Vestre Landsret verserende sag, V.L.S.-2571-10. Der blev afsagt dom i landsretssagen den 26. september 2012, og den 8. oktober 2012 anmodede anklagemyndigheden retten om at beramme fortsat hovedforhandling. Under den fortsatte hovedforhandling den 18. april 2013 dokumenterede anklageren politiassistent  $\sqrt{2}$  supplerende vidneforklaring for Vestre Landsret, gengivet således i landsrettens dom:

"Politiassistent  $\sqrt{2}$  har supplerende forklaret, at kontroludstyret modtager impulser fra lastbilens drivlinie. Når lastbilen sættes i drev, starter drivlinien, og impulser afgives til tachografen. Når lastbilen holder stille, stopper signalerne derimod til impulsgiveren, og tachografen stopper. Udstyret går herefter over på "andet arbejde". Hvis udstyret skal skifte fra "andet arbejde" til pausesymbol, skal der ske en manuel aktivering af systemet. Udstyret går på "andet arbejde", når lastvognen holder stille, uanset om motoren er stoppet. Registreringerne på diagramarket kl. 12.33 og 12.36 (ekstrakten side 22) viser, at der er sket kørsel. Udstyret er kl. 12.33 sat på hvil. Måleudstyret kan kodes, så udstyret automatisk falder tilbage på symbolet for hvil, når motoren stoppes. Hvis der forekommer impulser af anden art med en hyppighed på 1 impuls pr. sekund i mere end 5 sekunder, vil måleudstyret registrere dette som en kørsel på et minut. Hvis impulsgivningen fortsætter i overgangen til det næste minut, vil også dette minut komme til at indgå i registreringen som kørsel. Sker der registrering af kørsel i første og tredje minut, vil også det mellemliggende minut blive registreret som kørsel. Hvis impulsen derimod ophører, vil udstyret gå på "andet arbejde". Han har aldrig været ude for, at der er sket anden mekanisk påvirkning af en lastbil med så faste intervaller, at dette har ført til registrering af kørsel. Det er ikke muligt at sammenligne de registreringer, der foretages af en tachograf, med målingerne fra et GPS-udstyr, da kørselssignaler opfattes på helt forskellige måder i de to typer udstyr."

Der er under sagen dokumenteret udskrift af lastbilens tachograf for den 7. august 2009 (bilag 1,2) og den 9. august 2009 (bilag 2,5).

Tiltalte er tidligere straffet ved

den 26. oktober 2006 udenretligt at have vedtaget af bøde 3.500 kr. for overtrædelse af færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 1, og betinget førerretsfrakendelse i 3 år fra 26. oktober 2006, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 4.

dom af 13. december 2010 med fængsel i 20 dage betinget, prøvetid 2 år, for overtrædelse af straffelovens § 264, stk. 1, nr. 1.

**Retten's begrundelse og afgørelse**

## Forhold 1

Tiltalte har uden forbehold erkendt sig skyldig. Tilståelsen støttes af de oplysninger, der i øvrigt foreligger. Det er derfor bevist, at tiltalte er skyldig i dette forhold.

## Forhold 2:

Henset til, at der intet er fremkommet under sagen, der giver grundlag for at tilsidesætte tachografens registreringer af køretid, andet arbejde og hviletid, lægges disse registreringer som de fremgår af bilag 2,5 til grund ved sagens afgørelse.

Det følger af artikel 7, stk. 1 i køre-hviletidsforordningen, at føreren efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal holde en sammenhængende pause på 45 minutter. Ifølge artikel 7, stk. 2 kan denne pause erstattes af en pause på mindst 15 minutter fulgt af en pause på mindst 30 minutter, fordelt over kørselsperioden på en sådan måde, at stk. 1 overholdes.

Ved Højesterets dom af 5. februar 2013 i sagen 1. afd. 294/2012 er det i relation til spørgsmålet om frakendelse af førerretten fastslået, at en pause skal opfylde forordningens tidsmæssige krav til den enkelte pause, for at den kan medregnes ved opgørelsen af den samlede pauselængde, dog med en tolerancegrænse, der fremgår af Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. marts 2007 pkt. 2. Heraf fremgår, at pauser af kortere varighed end 30 minutter ved en samlet pause og kortere varighed end henholdsvis 10 og 20 minutter ved en opdelt pause ikke er pauser, der kan afbryde køretiden, og dermed ikke kan anses for pauser i forordningens forstand.

Af udskriften fra tachografen fremgår, at kørselsperioden fra kl. 09.31 startede efter, at tiltalte havde holdt en pause på 31 minutter, og at tiltalte i perioden frem til kl. 21.08 afholdt pause fra kl. 11.17 til kl. 11.26 (9 minutter), fra kl. 13.27 til 13.45 (18 minutter), fra kl. 16.07 til kl. 16.24 (17 minutter) og fra kl. 17.27 til kl. 17.31 (4 minutter).

Den første pause på 9 minutter ligger ikke inden for tolerancegrænsen på 10 minutter og kan derfor ikke medregnes ved opgørelsen af den samlede pause. Pausen på 18 minutter fra kl. 13.27 opfylder forordningens krav til første del af en opdelt pause. Ingen af de to efterfølgende pauser på henholdsvis 17 og 4 minutter ligger inden for tolerancegrænsen på 20 minutter og kan derfor ikke medregnes ved opgørelsen af den samlede pause. Det bemærkes, at det af forordningens artikel 7, stk. 2 klart fremgår, at den opdeltte pause skal være således, at en pause på mindst 15 minutter følges af en pause på mindst 30 minutter, hvorfor føreren ikke frit kan vælge, om den korte eller lange del af den opdeltte pause skal holdes først.

Det er ubestridt, at tiltaltes kørsel den 9. august 2009 var en kørsel med hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, hvorfor der i overensstemmelse med anklagemyndighedens påstand ifølge Kommissionens vejledningsnotat nr. 4 skal foretages et fradrag på 15 minutter i køretiden på 6 timer og 20 minutter.

Herefter findes tiltalte at have foretaget en overtrædelse af reglerne om køretid på 35 % og at have overskredet reglerne om pauselængde med mere end 30 %, hvorfor han findes skyldig i overtrædelse af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport § 11, nr. 2, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 7. Den omstændighed, at tiltalte har forklaret, at tachografens alarm ikke advarede ham om, at han havde kørt 4 timer og 30 minutter uden lovlig pause, kan ikke føre til et andet resultat.

Straffen, der er en tillægsstraf til dommen af 13. december 2010, fastsættes i medfør af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport § 11, nr. 2, og nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 7 og artikel 8, nr. 2, jf. artikel 4, litra g, og straffelovens § 89.

Den takstmæssige bøde er 1.000 kr. for forhold 1 og 3.500 kr. for forhold 2.

Henset til den urimeligt lange sagsbehandlingstid, der ikke kan bebrejdes tiltalte, findes straffen at burde bortfalde i medfør af straffelovens § 82, nr. 13 og § 83, 2. pkt., og princippet i disse bestemmelser, jf. Højesterets dom trykt i UfR2012.2315/2H.

Da tiltalte har overtrådt såvel reglen om længste køretid uden pauser (fire og en halv time) som reglen om samlet pauselængde (45 minutter) med mere end 30 %, skal han som udgangspunkt frakendes førerretten betinget i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6. Da forholdet imidlertid er begået i prøvetiden for den betingede frakendelse af 26. oktober 2006, skal tiltalte frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, ubetinget i 6 måneder fra endelig dom, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 8, jf. § 128.

I overensstemmelse med Højesterets dom trykt i UfR 2012.2315/2H udgør den lange sagsbehandlingstid i betragtning af de hensyn, som begrundet færdselslovens regler om frakendelse af førerretten, ikke et tilstrækkeligt grundlag for at undlade ubetinget frakendelse af førerretten.

Der findes endvidere ikke at foreligge særligt formildende omstændigheder, der efter færdselslovens § 126, stk. 2 kan bevirke, at frakendelsen gøres betinget.

Henset til den lange sagsbehandlingstid, der ikke skyldes tiltaltes forhold,

skal statskassen afholde sagens omkostninger.

**Thi kendes for ret:**

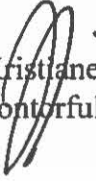
T                      frakendes retten til at føre motordrevet køretøj,  
hvortil der kræves kørekort, i 6 måneder fra endelig dom.

Statskassen skal betale sagens omkostninger.

Lotte Tvilling Pedersen  
dommerfuldmægtig

/kbk

Udskriftens rigtighed bekræftes.  
RETTEEN I HELSINGØR, den 16. maj 2013

  
Kristiane Berglund Kaspersen  
kontorfuldmægtig