

RIGSPOLITIET

POLITI

December 2011
j.nr. 2007-9080-59

Version 12/11
4. udgave

**Vejledning
om
kontrol af
køre- og hviletidsbestemmelserne**



Indhold

1. Indledning.....	9
2. Regelgrundlaget.....	10
2.1. Hvor findes køre- og hviletidsbestemmelserne.....	10
2.2. Hvor gælder køre- og hviletidsbestemmelserne.....	11
2.3. Kontrol og sanktioner.....	11
3. Definitioner.....	11
4. Køre- og hviletidsforordningen (forordning 561/2006).....	13
4.1. Sanktioner.....	13
4.1.1. Bødesanktioner.....	13
4.1.2. Tolerancer.....	14
4.1.3. Frakendelse af førerretten.....	14
4.2. Gennemgang af regler i køre- og hviletidsforordningen.....	15
4.2.1. Daglig køretid – 1 fører - artikel 6, stk. 1.....	15
4.2.1.1. Reglen.....	15
4.2.1.2. Definitioner i forordning 561/2006.....	15
4.2.1.3. Opmålingsperiode.....	15
4.2.1.4. Tolerancer og sanktioner.....	16
4.2.1.5. Opmålingsmetode.....	17
4.2.1.6. Eksempler.....	18
4.2.2. Daglig køretid – 2 førere/flermandsbetjening - artikel 6, stk. 1.....	21
4.2.2.1. Reglen.....	21
4.2.2.2. Definitioner i forordning 561/2006.....	21
4.2.2.3. Opmålingsperiode.....	21
4.2.2.4. Tolerancer og sanktioner.....	22
4.2.2.5. Opmålingsmetode.....	23
4.2.2.6. Eksempler.....	25
4.2.3. Ugentlig køretid – artikel 6, stk. 2.....	26
4.2.3.1. Reglen.....	26
4.2.3.2. Definitioner i forordning 561/2006.....	26
4.2.3.3. Opmålingsperiode.....	26
4.2.3.4. Tolerancer og sanktioner.....	26
4.2.3.5. Opmålingsmetode.....	27
4.2.3.6. Eksempler.....	28
4.2.4. Ugentlig køretid inden for 2 uger – artikel 6, stk. 3.....	33
4.2.4.1. Reglen.....	33
4.2.4.2. Definitioner i forordning 561/2006.....	33
4.2.4.3. Opmålingsperiode.....	33
4.2.4.4. Tolerancer og sanktioner.....	33
4.2.4.5. Opmålingsmetode.....	34
4.2.4.6. Eksempler.....	35
4.2.5. Køretid uden pauser – artikel 7, stk. 1 og 2.....	37
4.2.5.1. Reglen.....	37
4.2.5.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen.....	37
4.2.5.3. Opmålingsperiode.....	37
4.2.5.4. Tolerancer og sanktioner.....	38



4.2.5.5. Opmålingsmetode	42
4.2.5.6. Eksempler	44
4.2.6. Daglig hviletid – 1 fører – artikel 8, stk. 1-4 og 8	51
4.2.6.1. Reglen	51
4.2.6.2. Definitioner i forordning 561/2006	51
4.2.6.3. Opmålingsperiode	51
4.2.6.4. Tolerancer og sanktioner	53
4.2.6.5. Opmålingsmetode	55
4.2.6.6. Eksempler	59
4.2.7. Daglig hviletid – 2 førere/”flermandsbetjening” – artikel 8, stk. 5 og 8	62
4.2.7.1. Reglen	62
4.2.7.2. Definitioner i forordning 561/2006	62
4.2.7.3. Opmålingsperiode	63
4.2.7.4. Tolerancer og sanktioner	64
4.2.7.5. Opmålingsmetode	66
4.2.7.6. Eksempler	67
4.2.8. Ugentlig hviletid – artikel 8, stk. 6-9	74
4.2.8.1. Reglen	74
4.2.8.2. Definitioner i forordning 561/2006	75
4.2.8.3. Opmålingsperiode	75
4.2.8.4. Tolerancer og sanktioner	76
4.2.8.5. Opmålingsmetode	77
4.2.8.6. Særligt om 12-dages reglen for international buskørsel – artikel 8, stk. 6a.	81
4.2.8.7. Eksempler	82
4.2.9. Færgereglen – artikel 9, stk. 1	86
4.2.9.1. Reglen	86
4.2.9.2. Definitioner i forordning 561/2006	86
4.2.9.3. Opmålingsperiode	87
4.2.9.4. Tolerancer og sanktioner	87
4.2.9.5. Opmålingsmetode	87
4.2.9.6. Eksempler	87
4.2.10. Rejsetid til og fra et køretøj – artikel 9, stk. 2 og 3	90
4.2.10.1. Reglen	90
4.2.10.2. Manuel registrering af rejsetid	90
4.2.11. Force-majeure – artikel 12 – og andre særlige muligheder for fravigelse fra køre- og hviletidsbestemmelserne	90
4.2.11.1. Reglen i artikel 12	90
4.2.11.2. Hvornår kan artikel 12 anvendes	91
4.2.11.3. Særlig mulighed for afbrydelse af pause eller af daglig eller ugentlig hviletid ved særligt påbud om fremkørsel ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder	91
4.2.11.4. Særlig mulighed for tolerance i køretiden ved særlig kørselstype og anvendelse af et digitalt kontrolapparat	92
5. Kontrolapparatforordningen (forordning 3821/85)	94
5.1. Sanktioner	94
5.1.1. Bødesanktioner	94
5.1.2. Tolerancer	94
5.1.3. Frakendelse af førerretten	95



5.2. Gennemgang af bestemmelser i kontrolapparatforordningen.....	95
5.3. Bestemmelser vedrørende kontrolapparat	95
5.3.1. Krav om installation og anvendelse af kontrolapparat – artikel 3, stk. 1 og 2.....	96
5.3.1.1. Reglen	96
5.3.1.2. Forseelsen	96
5.3.1.3. Tolerancer og sanktioner.....	96
5.3.2. Manglende eller mangelfuld plombering – artikel 12, stk. 2.....	96
5.3.2.1. Reglen	97
5.3.2.2. Forseelsen.....	97
5.3.2.3. Tolerancer og sanktioner.....	97
5.3.3. Manglende installationsplade – artikel 12, stk. 4.....	97
5.3.3.1. Reglen	97
5.3.3.2. Forseelsen.....	97
5.3.3.3. Tolerancer og sanktioner.....	97
5.3.4. Periodisk kontrol af kontrolapparatet hvert 2. år.....	98
5.3.4.1. Reglen	98
5.3.4.2. Forseelsen.....	98
5.3.4.3. Tolerancer og sanktioner.....	98
5.3.5. Manipulation af kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet.....	99
5.3.5.1. Reglen	99
5.3.5.2. Forseelsen.....	99
5.3.5.3. Tolerancer og sanktioner.....	99
5.4. Anvendelse af analogt kontrolapparat.....	100
5.4.1. Betjening af kontrolapparatet - artikel 13	100
5.4.1.1. Reglen	100
5.4.1.2. Forseelsen – ”unødigt åbning”.....	100
5.4.1.2.1. Tolerancer og sanktioner.....	101
5.4.1.3. Forseelsen – førerens ukorrekte betjening af kontrolapparatet	101
5.4.1.3.1. Tolerancer og sanktioner	102
5.4.1.4. Forseelsen - manipulation af kontrolapparatet	102
5.4.1.4.1. Tolerancer og sanktioner.....	102
5.4.2. Virksomhedens udlevering af diagramark til føreren – artikel 14, stk. 1, 1. afsnit.....	102
5.4.2.1. Reglen	102
5.4.2.2. Forseelsen.....	103
5.4.2.3. Tolerancer og sanktioner.....	103
5.4.3. Virksomhedens manglende udlevering af kopi af anvendte diagramark til føreren – artikel 14, stk. 2.....	103
5.4.3.1. Reglen	103
5.4.3.2. Forseelsen.....	103
5.4.3.3. Tolerancer og sanktioner.....	104
5.4.4. Manglende udlevering af diagramark mv. til kontrolmyndigheden –artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 7, litra a).....	104
5.4.4.1. Reglen	104
5.4.4.2. Forseelsen.....	104
5.4.4.3. Tolerancer og sanktioner.....	105
5.4.4.4. Særligt om brug af ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring).....	106
5.4.5. Forbud mod anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede diagramark – artikel 15, stk. 1106	



5.4.5.1. Reglen	106
5.4.5.2. Forseelsen	106
5.4.5.3. Tolerancer og sanktioner	107
5.4.6. Krav om anvendelse af diagramark under kørsel, forbud mod unødigt udtagning/udskiftning og dobbeltmarkering – artikel 15, stk. 2, 1. afsnit	107
5.4.6.1. Reglen	107
5.4.6.2. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af diagramark under kørsel	107
5.4.6.2.1. Tolerancer og sanktioner	108
5.4.6.3. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af diagramark under kørsel ved flermandsbetjening	109
5.4.6.3.1. Tolerancer og sanktioner	109
5.4.6.4. Forseelsen – førerens unødige udtagning/udskiftning af diagramarket	110
5.4.6.4.1. Tolerancer og sanktioner	111
5.4.6.5. Forseelsen - dobbeltmarkering	111
5.4.6.5.1. Tolerancer og sanktioner	111
5.4.7. Manuel registrering af tidsgrupper - artikel 15, stk. 2, 2. afsnit, litra a)	112
5.4.7.1. Reglen	112
5.4.7.2. Forseelsen – krav om registrering af tidsgrupper efter, at føreren har forladt køretøjet	112
5.4.7.2.1. Tolerancer og sanktioner	112
5.4.7.3. Forseelsen- registrering af tid, der bruges på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 2 og 3	113
5.4.7.3.1. Tolerancer og sanktioner	114
5.4.7.4. Forseelsen – registrering af ”undtaget-kørsel”	115
5.4.7.4.1. Tolerancer og sanktioner	115
5.4.8. Betjening af kontrolapparatets indstillingsanordning - artikel 15, stk. 3	116
5.4.8.1. Reglen	116
5.4.8.2. Forseelsen	116
5.4.8.3. Tolerancer og sanktioner	116
5.4.9. Førerens udfyldning af diagramarket - artikel 15, stk. 5	117
5.4.9.1. Reglen	117
5.4.9.2. Forseelsen	117
5.4.9.3. Tolerancer og sanktioner	118
5.4.10. Driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, virksomhedens ansvar - artikel 16, stk. 1....	119
5.4.10.1. Reglen	119
5.4.10.2. Forseelsen	119
5.4.10.3. Tolerancer og sanktioner	119
5.4.11. Førerens pligt i tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, hvor tidsgrupperne ikke registreres fejlfrit - artikel 16, stk. 2	120
5.4.11.1. Reglen	120
5.4.11.2. Forseelsen	120
5.4.11.3. Tolerancer og sanktioner	120
5.4.12. Manglende oplysning om registreringsnumre på diagramark ved skift af køretøj, når diagramarket lovligt kan udskiftes - § 4, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	120
5.4.12.1. Reglen	120
5.4.12.2. Forseelsen	121



5.4.12.3. Tolerancer og sanktioner	121
5.4.13. Førerens manglende aflevering af diagramark, manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen - § 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	122
5.4.13.1. Reglen	122
5.4.13.2. Forseelsen	122
5.4.13.3. Tolerancer og sanktioner	122
5.4.14. Erklæring om førerens sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, kørsel i et andet køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, udførelse af andet arbejde end kørsel samt rådighedstid – ”aktivitetserklæring” (tidligere ”ferieerklæring”)122	
5.4.14.1. Reglen i artikel 11 i kontroldirektivet og Kommissionens afgørelse om en formular til brug for ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring)	122
5.4.14.2. Forseelsen	123
5.4.14.3. Tolerancer og sanktioner	124
5.5. Anvendelse af digitalt kontrolapparat	124
5.5.1. Betjening af kontrolapparatet - artikel 13	125
5.5.1.1. Reglen	125
5.5.1.2. Forseelsen - ukorrekt betjening af kontrolapparatet ved flermandsbetjening	125
5.5.1.2.1. Tolerancer og sanktioner	125
5.5.1.3. Forseelsen – registrering i lokaltid i stedet for UTC-tid	126
5.5.1.3.1. Tolerancer og sanktioner	126
5.5.1.4. Forseelsen - manipulation af kontrolapparatet	127
5.5.1.4.1. Tolerancer og sanktioner	127
5.5.2. Udskrift skal kunne foretages korrekt – artikel 14, stk. 1, 2. afsnit	127
5.5.2.1. Reglen	127
5.5.2.2. Forseelsen	127
5.5.2.3. Tolerancer og sanktioner	127
5.5.3. Virksomhedens manglende udlevering af kopi af data og udskrifter til føreren – artikel 14, stk. 2	128
5.5.3.1. Reglen	128
5.5.3.2. Forseelsen	128
5.5.3.3. Tolerancer og sanktioner	128
5.5.4. Manglende udlevering af førerkort og data mv. til kontrolmyndigheden – artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 7, litra b	128
5.5.4.1. Reglen	128
5.5.4.2. Forseelsen	129
5.5.4.3. Tolerancer og sanktioner	130
5.5.4.4. Særligt om brug af ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring)	131
5.5.5. Krav om anvendelse af personligt førerkort – artikel 14, stk. 4 , litra a	131
5.5.5.1. Reglen	131
5.5.5.2. Forseelsen	131
5.5.5.3. Tolerancer og sanktioner	131
5.5.6. Forbud mod anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede førerkort – artikel 15, stk. 1132	
5.5.6.1. Reglen	132
5.5.6.2. Forseelsen	132
5.5.6.3. Tolerancer og sanktioner	132
5.5.7. Førerens pligter, hvis førerkort ikke kan anvendes – artikel 15, stk. 1, og artikel 16, stk. 2, 2. afsnit	133



5.5.7.1. Reglen	133
5.5.7.2. Forseelsen	133
5.5.7.3. Tolerancer og sanktioner	134
5.5.8. Krav om anvendelse af førerkort under kørsel og forbud mod unødigt udtagning – artikel 15, stk. 2, 1. afsnit	134
5.5.8.1. Reglen	134
5.5.8.2. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af førerkort under kørsel	135
5.5.8.2.1. Tolerancer og sanktioner	136
5.5.8.3. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af førerkort under kørsel ved flermandsbetjening	137
5.5.8.3.1. Tolerancer og sanktioner	137
5.5.8.4. Forseelsen – førerens unødige udtagning af førerkortet	138
5.5.8.4.1. Tolerancer og sanktioner	138
5.5.9. Manuel registrering af tidsgrupper - artikel 15, stk. 2, 2. afsnit, litra b.....	138
5.5.9.1. Reglen	138
5.5.9.2. Forseelsen – krav om registrering af tidsgrupper, efter at føreren har forladt køretøjet	139
5.5.9.2.1. Tolerancer og sanktioner	139
5.5.9.3. Forseelsen - registrering af tid, der bruges på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 2 og 3	140
5.5.9.3.1. Tolerancer og sanktioner	141
5.5.9.4. Forseelsen – registrering af ”undtaget-kørsel”	142
5.5.9.4.1. Tolerancer og sanktioner	142
5.5.10. Betjening af kontrolapparatets indstillingsanordning - artikel 15, stk. 3 og 5 a.....	143
5.5.10.1. Reglen.....	143
5.5.10.2. Forseelsen	143
5.5.10.3. Tolerancer og sanktioner	144
5.5.11. Driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, virksomhedens ansvar - artikel 16, stk. 1....	145
5.5.11.1. Reglen.....	145
5.5.11.2. Forseelsen	145
5.5.11.3. Tolerancer og sanktioner	145
5.5.12. Førerens pligt i tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, hvor tidsgrupperne ikke registreres fejlfrit - artikel 16, stk. 2	146
5.5.12.1. Reglen.....	146
5.5.12.2. Forseelsen	146
5.5.12.3. Tolerancer og sanktioner	146
5.5.13. Transportvirksomhedens forpligtelser – § 6-8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen ...	146
5.5.13.1. Reglen - krav om anvendelse af virksomhedskort - § 6 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	147
5.5.13.1.1. Forseelsen	147
5.5.13.1.2. Tolerancer og sanktioner	147
5.5.13.2. Reglen - krav om sikring af data - § 7 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	148
5.5.13.2.1. Forseelsen	148
5.5.13.2.2. Tolerancer og sanktioner	150
5.5.13.3. Reglen - udlevering af data til kontrol - § 8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	150
5.5.13.3.1. Forseelsen	150



5.5.13.3.2. Tolerancer og sanktioner	151
5.5.14. Førers manglende aflevering af førerkort, manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen - § 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen	151
5.5.14.1. Reglen.....	151
5.5.14.2. Forseelsen	151
5.5.14.3. Tolerancer og sanktioner.....	152
5.5.15. Erklæring om førers sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, kørsel i et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, udførelse af andet arbejde end kørsel samt rådighedstid – ”aktivitetserklæring” (tidligere ”ferieerklæring”).....	152
5.5.15.1. Reglen i artikel 11 i kontroldirektivet og Kommissionens afgørelse om en formular til brug for ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring).....	152
5.5.15.2. Forseelsen	153
5.5.15.3. Tolerancer og sanktioner.....	153
Bilag 1. Kommissionens vejledningsnotat nr. 1 - ”Force-majeure reglen” - artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen.....	154
Bilag 2. Kommissionens vejledningsnotat nr. 2 - Førers rejsetid til og fra et køretøj - artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen	155
Bilag 3. Kommissionens vejledningsnotat nr. 3 - Afbrydelse af en pause eller af en daglig eller ugentlig hviletid ved påbud	156
Bilag 4. Kommissionens vejledningsnotat nr. 4 - Registrering af køretid med digitalt kontrolapparat.....	157
Bilag 5. Kommissionens vejledningsnotat nr. 5 - ”Aktivitetserklæring” (ferieerklæring).....	158
Bilag 6. Kommissionens vejledningsnotat nr. 6 - ”Færgereglen” - artikel 9, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen.....	159
Bilag 7. Kommissionens afgørelse af 14. december 2009 om ændring af en formular til brug for afgivelse af ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring).....	160
Bilag 8. Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid.....	162



1. Indledning

Denne vejledning er udarbejdet til brug for kontrollen med køre- og hviletidsbestemmelserne og vedrører kun kontrol, der foretages inden for Danmarks grænser. Kontrol med køre- og hviletidsbestemmelserne udføres dels som vejkontrol, dels som virksomhedskontrol.

Vejkontrol foretages ved rutinemæssige eller målrettede standsninger af køretøjer.

Virksomhedskontrol foretages af Rigspolitiet ved indkaldelse af diagramark og data fra virksomheder, der udtages til kontrol. Kontrollen foregår i Rigspolitiets lokaler. Såfremt der ved kontrollen konstateres overtrædelser, der skal give anledning til sanktioner, sendes sagen efter partshøring til den relevante politikreds med anmodning om tiltalerejsning.

Vejledningen beskriver bl.a. opmåling af køretid, pauser og hviletid i køre- og hviletidsforordningen og kravene for anvendelse af kontrolapparater i kontrolapparatforordningen.

Endvidere beskriver vejledningen gældende tolerancegrænser og sanktioner ved overtrædelser.

Afsnit 2 indeholder en kort beskrivelse af regelgrundlaget.

Afsnit 3 indeholder definitioner af begreber, der anvendes i forbindelse med kontrollen af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Afsnit 4 indeholder en gennemgang af de bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, der vedrører køretid, pauser og hviletid. Gennemgangen af de enkelte bestemmelser indeholder en beskrivelse af opmålingsperiode, tolerancer og sanktioner samt opmålingsmetode.

Afsnit 5 indeholder en gennemgang af bestemmelserne om brugen af kontrolapparat i kontrolapparatforordningen. Gennemgangen af de enkelte bestemmelser indeholder en beskrivelse af forseelsen samt tolerancer og sanktioner.

Særligt for så vidt angår sanktionerne for overtrædelse af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen henvises til lov nr. 557 af 24. juni 2005 med bemærkninger i lovforslag nr. L 153 af 13. april 2005, lov nr. 347 af 6. maj 2009 samt Justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 31. oktober 2006, 30. marts 2007 og 15. november 2011 samt Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, Færdselslovens kapitel 13 a.

Vejledningen henvender sig primært til de kontrollerende myndigheder og anklagemyndigheden.

Endvidere er vejledningen offentligt tilgængelig på www.politi.dk, således at vejtransportbranchen, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, har mulighed for at gøre sig bekendt med grundlaget for politiets kontrolarbejde med henblik på tilrettelæggelse af det daglige arbejde i transportvirksomhederne.

Vejledningen vil blive ajourført i takt med, at yderligere fortolkningsbidrag måtte blive fastlagt af bl.a. EU-Kommissionen og domstolene.



2. Regelgrundlaget

2.1. Hvor findes køre- og hviletidsbestemmelserne

Bestemmelserne om køre- og hviletid er fastsat i følgende regelsæt:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) 3820/85) (køre- og hviletidsforordningen), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.
- Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 (kontrolapparatforordningen).
- Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 som ændret ved bekendtgørelse nr. 975 af 16. juli 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen). Som bilag til bekendtgørelsen er køre- og hviletidsforordningen optrykt som bilag 1, kontrolapparatforordningen som bilag 2 og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR) som bilag 3. Det bemærkes, at teksten til bilag I, bilag I B og II til kontrolapparatforordningen er udeladt på grund af omfanget af teksten.

Teksten til bilag I fremgår af forordning 3821/85, som er ændret ved forordningerne nr. 3314/90, nr. 3688/92, 2479/95 og 1056/97.

Teksten til I B fremgår af forordning 1360/2002, (EU-tidende, nr. L 207 af 5. august 2002), som er ændret ved forordning 432/2004 (EU-tidende, nr. L 71 af 10. marts 2004), forordning 68/2009 (EU-tidende, nr. L 21 af 24. januar 2009) og forordning 1266/2009 (EU-tidende, nr. L 339 af 22. december 2009).

I overskriften til kontrolapparatforordningen, som er bilag 2 til køre- og hviletidsbekendtgørelsen, er anført henvisninger til de forordninger, der ændrer den oprindelige forordning samt til optryk i EU-tidende, som kan findes på <http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>.

Endvidere har Kommissionen udarbejdet en række vejledningsnotater, der angiver Kommissionens fortolkningsbidrag og retningslinjer for anvendelse af visse bestemmelser i regelsættet. Vejledningsnotaterne er indarbejdet i denne vejledning og er vedhæftet som bilag.

Endelig har Kommissionen udarbejdet ”Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006”. Gennemførelsesafgørelsen er indarbejdet i denne vejledning og er vedhæftet som bilag 8.



2.2. Hvor gælder køre- og hviletidsbestemmelserne

Bestemmelserne gælder for vejtransport, der foregår inden for Fællesskabet, og vejtransport mellem Fællesskabet, Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (Island, Liechtenstein og Norge). AETR-overenskomsten finder anvendelse under hele transporten, på international vejtransport, der udføres uden for Fællesskabet og EØS-lande (Island, Liechtenstein og Norge), med køretøjer, der er registreret i Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i overenskomsten, jf. artikel 2, stk. 3, i køre- og hviletidsforordningen. AETR-overenskomsten finder endvidere anvendelse for køretøjer, der er registreret i et tredjeland, der ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i overenskomsten.

Bestemmelserne i den gældende AETR-overenskomst svarer i det væsentlige til bestemmelserne i det gældende EU-regelsæt.

I denne vejledning er der alene foretaget en gennemgang af kontrol af EU-bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet.

2.3. Kontrol og sanktioner

Omfanget af den kontrol, der skal foretages ved vej- og virksomhedskontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne, fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (nu forordning 561/2006) og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (kontroldirektivet).

Sanktionerne for overtrædelser af bestemmelserne og vedtagne tolerancer, der anvendes i Danmark, fremgår af lov nr. 557 af 24. juni 2005 med bemærkninger i lovforslag nr. L 153 af 13. april 2005, lov nr. 347 af 6. maj 2009 samt Justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 31. oktober 2006, 30. marts 2007 og 15. november 2011 samt Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, Færdselslovens kapitel 13 a.

3. Definitioner

Af artikel 4 i køre- og hviletidsforordningen fremgår definitioner af en række begreber, som anvendes i køre- og hviletidsforordningen. I afsnit 4 og 5 nedenfor er relevante definitioner anført i forbindelse med gennemgang af den enkelte regel.

Derudover anvendes der i forbindelse med udførelse af kontrol nogle begreber, der ikke er defineret i køre- og hviletidsforordningen. Disse begreber er nærmere beskrevet i dette afsnit.

Ved både vej- og virksomhedskontrollen foretages opmålingen af køretid, hviletid mv. inden for hvert kørselsforløb. Begrebet ”kørselsforløb” er ikke defineret i køre- og hviletidsforordningen, men definitionen benyttes i kontrolmæssig henseende for den periode, inden for hvilken opmålingen af køretid, hviletid mv. sker. Et ”kørselsforløb” omfatter både begreberne ”kørselsperiode”,



som defineret i artikel 4, litra q, i forordning 561/2006, og ”daglig arbejdsperiode” og ”dag”, som defineret i EF-domstolens praksis.

Det bemærkes, at der i definitionerne nedenfor og i vejledningen i øvrigt er anvendt begrebet ”føreren aktiverer kontrolapparatet”.

Begrebet **”føreren aktiverer kontrolapparatet”** defineres som tidspunktet for den første aktivitet/tidsgruppe, som føreren registrerer ved brug af diagramark/førerkort. Hvis føreren ikke har udført ”andet arbejde” (herunder ”undtaget-kørsel”) eller haft ”rådighedstid”, før kørsel skal påbegyndes, kan diagramark/førerkort sættes i kontrolapparatet og kørsel påbegyndes, og kørslen vil være den første aktivitet/tidsgruppe, der registreres. Hvis føreren har udført ”andet arbejde” (herunder ”undtaget-kørsel”) eller haft ”rådighedstid” forud for det tidspunkt, hvor diagramark/førerkort sættes i kontrolapparatet, skal føreren registrere denne aktivitet/tidsgruppe, før kørsel påbegyndes. I den situation anses kontrolapparatet for aktiveret på det tidspunkt, hvor den forudgående aktivitet er påbegyndt.

Som eksempel kan nævnes, at en fører sætter diagramark/førerkort i kontrolapparatet kl. 10.30, hvor han overtager køretøjet for at udføre kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Føreren har i tidsrummet kl. 8.00 til 10.30 udført ”andet arbejde”, der skal registreres, før kørslen påbegyndes kl. 10.30. Når føreren registrerer, at ”andet arbejde” blev påbegyndt kl. 8.00, anses kontrolapparatet for aktiveret kl. 8.00.

”Kørselsforløb” er et tidsforløb, der påbegyndes, når føreren aktiverer kontrolapparatet efter at have afholdt et hvil på mindst 9 timer, og som afsluttes, når det er konstateret, at et hvil på mindst 9 timer er afholdt. Overtræder føreren reglerne om afholdelse af et dagligt hvil på mindst 9 timer, vil kørselsforløbet kunne omfatte flere døgn, idet kørselsforløbet først anses for afsluttet, når et sådant hvil er afholdt. Det er inden for denne tidsmæssige periode, det vurderes, om føreren har overtrådt bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen.

”Kørselsperiode” er i artikel 4, litra q, i køre- og hviletidsforordningen defineret som ”den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt”.

”Daglig arbejdsperiode” er den daglige køretid, alle andre arbejdsperioder, rådighedstid og afbrydelser, som ikke er daglig eller ugentlig hviletid. Den daglige arbejdsperiode begynder på det tidspunkt, føreren aktiverer kontrolapparatet efter en daglig eller ugentlig hviletid, og den slutter ved begyndelsen af en daglig eller ugentlig hviletid. Idet den daglige arbejdsperiode først afsluttes, når føreren påbegynder et hvil på mindst 9 timer, vil den daglige arbejdsperiode i praksis kunne strække sig over flere døgn. Det er inden for denne periode, at køretid og pauser opmåles.

”Dag” er et tidsrum af 24 timer (24-timersperiode), der omfatter ethvert tidsrum af denne varighed, der begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af en ugentlig eller daglig hviletid. Såfremt den regulære daglige hviletid tages i 2 perioder (mindst 3 sammenhængende timer og mindst 9 sammenhængende timer, jf. artikel 4, litra g, i køre- og hviletidsforordningen), skal beregningen begynde ved afslutningen af et hvil, hvis varighed ikke er under 9 timer.



En ”dag” er således den periode, der strækker sig fra det tidspunkt, hvor føreren aktiverer kontrolapparatet, og 24 timer frem eller indtil afslutningen af et lovligt hvil, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 24 timer.

Det er nødvendigt at definere begrebet en ”dag” for at kunne opmåle, om en fører har afholdt et lovligt hvil inden for den periode på 24 timer, der er anført i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 2, og som begynder, når føreren aktiverer kontrolapparatet.

4. Køre- og hviletidsforordningen (forordning 561/2006)

Dette afsnit indeholder en beskrivelse dels af de generelle regler for sanktioner, tolerancer og frakendelse af førerretten, dels af de enkelte regler om køretid, pauser og hviletid, hvor opmålingsperiode, tolerancer og opmålingsmetode indgår. Der er endvidere anført eksempler, der bl.a. indeholder beskrivelse af kørselsforløb, overtrædelser og sanktioner.

4.1. Sanktioner

Dette afsnit indeholder en kort generel beskrivelse af bødesanktioner, tolerancegrænser og frakendelse af førerretten ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.

De gældende sanktioner anvendes både overfor udenlandske og danske førere, uanset om kørslen er udført for en transportvirksomhed, der har hjemsted i Danmark eller i udlandet.

En nærmere beskrivelse af anvendelsen af bødesanktionerne, tolerancegrænser og frakendelse af førerretten ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, Færdselslovens kapitel 13 a. Rigsadvokatens meddelelse kan findes på www.rigsadvokaten.dk.

Strafbestemmelser vedrørende konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen findes i § 11 og §§ 13-14 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Bestemmelser om frakendelse af førerretten findes i færdselslovens §§ 125-126.

I forbindelse med gennemgang af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen beskrives gældende tolerancegrænser under den enkelte bestemmelse.

4.1.1. Bødesanktioner

Sanktioner i form af bøder kan gives dels til føreren af køretøjet, dels til den transportvirksomhed, der lader kørslen udføre, da transportvirksomheden er objektivt ansvarlig for overtrædelser begået af føreren, jf. færdselslovens § 118, stk. 9, og køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 13.

Sanktioner:

- fører: 100 kr. pr. procentvis overskridelse af grænsen for køre- eller hviletid, *
- virksomhed: 200 kr. pr. procentvis overskridelse af grænsen for køre- eller hviletid.*



* bøderne oprundes til nærmeste beløb deleligt med 500 kr. Ved flere forseelser kumuleres bøderne i de enkelte forhold, og oprundingen foretages efter sammenlægningen af bøderne.

4.1.2. Tolerancer

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen har været på 5 % eller mere. Der er dog en særlig tolerancegrænse ved kumulation af køretid ved for kort hviletid og ved køretid uden pauser. Der henvises til afsnit 4.2.1., 4.2.2., 4.2.6. og 4.2.7. om daglig køretid og hviletid og afsnit 4.2.5. om køretid uden pauser.

4.1.3. Frakendelse af førerretten

Der skal for føreren ske betinget frakendelse af førerretten ved overskridelser af køre- og hviletidsforordningen på mere end 30 %.

Det bemærkes, at der alene kan ske én betinget frakendelse pr. kørselsforløb. Det betyder, at uanset om der foreligger flere overtrædelser begået under et kørselsforløb, der isoleret set hver for sig udløser en betinget frakendelse, vil der kun blive tale om én betinget frakendelse af førerretten pr. kørselsforløb.

Frakendelse af førerretten ved flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen til samtidig pådømmelse skal således kun ske ubetinget, hvis føreren i flere kørselsforløb har begået flere overtrædelser af reglerne, som hver for sig vil indebære en betinget frakendelse af førerretten. Derudover skal der ske ubetinget frakendelse, hvis føreren i øvrigt har overtrådt regler i kontrolapparatforordningen eller regler i færdselsloven, der i sig selv medfører betinget frakendelse af førerretten.

I forbindelse med enhver tiltalerejsning for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen skal det således undersøges, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

I forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed ved fremsendelsen af tiltalebegæringen på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

Der er en særlig tolerancegrænse ved frakendelse af førerretten i forbindelse med overtrædelse af daglig køretid og hviletid, idet der er krav om, at køretiden eller hviletiden isoleret set skal være overskredet med mere end 30 %. Se afsnit 4.2.1, 4.2.2, 4.2.6. og 4.2.7 om daglig køretid og hviletid.

Endelig er der en særlig tolerancegrænse ved køretid uden pauser, se afsnit 4.2.5.

Hjemlen for frakendelse findes i færdselslovens § 125 - 126.



4.2. Gennemgang af regler i køre- og hviletidsforordningen

4.2.1. Daglig køretid – 1 fører - artikel 6, stk. 1

4.2.1.1. Reglen

Artikel 6, stk. 1: Den daglige køretid må ikke overstige 9 timer. Dog må den daglige køretid højst 2 gange i løbet af en uge sættes op til højst 10 timer.

4.2.1.2. Definitioner i forordning 561/2006

”Køretid” (artikel 4, litra j): varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
- manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning 3821/85.

”Daglig køretid” (artikel 4, litra k): summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid.

”Uge” (artikel 4, litra i): tidsrummet mellem mandag klokken 00:00 og søndag klokken 24:00.

”Kørselsperiode” (artikel 4, litra q): den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

4.2.1.3. Opmålingsperiode

Køretiden opmåles fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden.

Opmålingsperioden for køretiden er i denne sammenhæng perioden fra det tidspunkt, hvor kørslen påbegyndes, efter at der er afholdt et dagligt eller et ugentligt hvil, til det kan konstateres, at et dagligt eller et ugentligt hvil er påbegyndt. Kun et dagligt hvil, der opfylder kravene i artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen (et ”lovligt” hvil), kan afbryde opmålingsperioden for køretiden. Det betyder, at hvis føreren i opmålingsperioden afholder et hvil, der er for kort, fortsætter opmålingen af køretiden i perioden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et lovligt hvil. Se om daglig hviletid under afsnit 4.2.6.



4.2.1.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

Daglig køretid på 9 timer må herefter ikke overstige 9 timer og 26 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige køretid således til 9 timer og 27 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Daglig køretid på 10 timer (maksimalt 2 gange om ugen) må herefter ikke overstige 10 timer og 29 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige køretid således til 10 timer og 30 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Særlig sanktionstolerance ved kumulation (sammenlægning) af køretid

Der anvendes følgende særlige sanktionstolerance ved sammenlægning af køretid:

Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid. Kravene til hvilets længde fremgår af artikel 8 (et "lovligt" hvil). Der henvises til afsnit 4.2.6. om daglig hviletid.

Som det fremgår af afsnit 4.2.1.3. ovenfor om opmålingsperioden, opmåles køretiden fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden. I tilfælde, hvor der afholdes et for kort hvil, sker der sammenlægning af køretid på begge sider af det for korte hvil.

Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er kortere end 7 timer. Det betyder, at opmåling af den daglige køretid starter efter afholdelse af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer og slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer.

Der henvises til Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til køre- og hviletidsforordningen, der er vedhæftet som bilag 8.

Den overtrædelse af reglen om dagligt hvil, der kan konstateres inden for 24-timersperioden, f.eks. afholdelse af et hvil på 7 timer i forhold til kravet om afholdelse af en reduceret daglig hviletid på mindst 9 timer (8 timer og 34 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænsen), sanktioneres med en bøde, men der vil ikke ske sammenlægning af køretiden.

Omvendt betyder det, at hvis føreren afholder et hvil, der er kortere end 7 timer, sammenlægges køretiden før det for korte hvil med køretiden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil, som kan afbryde opmålingsperioden, dvs. et hvil på mindst 7 sammenhængende timer.



Såfremt der konstateres et hvil, der fortsætter efter udløbet af 24-timersperioden, kan der være en overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af dagligt hvil inden for 24-timersperioden, jf. afsnit 4.2.6. om daglig hviletid. Der sker kun kumulation af køretiden, såfremt den sammenhængende hviletid er kortere end 7 timer.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede køretid eller hviletid isoleret set er overskredet med mere end 30 %. Det betyder, at køretid og hviletid i et kørselsforløb vurderes hver for sig, således at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid.

I et eksempel, hvor føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6½ timer og en ny daglig køretid på 9 timer, skal køretiden sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for lange køretid og dels for det for korte hvil. Derimod skal der ikke ske frakendelse af førerretten, fordi hverken køretiden på hver side af hvilet eller hviletiden (i forhold til reduceret daglig hviletid) isoleret set er overskredet med mere end 30 %.

Som et eksempel på, at der skal ske frakendelse af førerretten, kan nævnes, at føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6 timer og en ny daglig køretid på 9 timer. Køretiden skal sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for lange køretid og dels for det for korte hvil. Derudover skal førerretten frakendes, fordi hviletiden (i forhold til reduceret daglig hviletid) isoleret set er mere end 30 % for kort.

Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.1.5. Opmålingsmetode

Diagramark

Opmålingen sker fremadrettet, fra føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af et dagligt eller et ugentligt hvil og frem til påbegyndelsen af næste lovlige daglige eller ugentlige hviletid.

Opmålingsperioden kan være begrænset til et diagramark eller fordele sig over flere diagramark.

Køretiden aflæses på diagramarket som den tid, hvor køretøjet bevæger sig. Når køretøjet bevæger sig (kørsel), optegnes hastighedsmarkeringen, arbejdstidsgrupperne samt tilbagelagt vejstrækning på diagramarket. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Fed" optegnelser af arbejdstidsgruppen markerer, at køretøjet har været i bevægelse (kørsel).



Udover kontrollen af længden af køretiden i den aktuelle beregningsperiode kontrolleres det, at køretiden maksimalt 2 gange i ugens løb er sat op til 10 timer.

I et eksempel, hvor en fører har en daglig køretid, der i alt udgør 10 timer, som er påbegyndt søndag inden kl. 24.00 i uge 1 og afsluttet mandag i uge 2, kan den pågældende kørsel henregnes til den uge, der er mest gunstig for føreren. Det betyder, at hvis han 2 gange i løbet af uge 1, f.eks. onsdag og torsdag, har udnyttet muligheden for at sætte den daglige køretid op til 10 timer, kan den daglige køretid på 10 timer, der påbegyndes søndag og afsluttes mandag, medregnes i uge 2. Hvis føreren i uge 1 kun 1 gang har haft en daglig køretid på 10 timer, kan kørslen fra søndag til mandag henregnes til uge 1, således at føreren 2 gange i uge 2 kan sætte den daglige køretid op til 10 timer.

Der henvises i øvrigt til afsnit 4.2.3. om ugentlig køretid.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som køretid i opmålingsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med et digitalt kontrolapparat, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning

Såfremt det kan dokumenteres, at der i forbindelse med lokale fragttaktiviteter udføres en særlig kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, er der mulighed for at anvende en særlig tolerance, der indebærer et fradrag i køretiden på op til 15 minutter pr. 4 ½ times køretid, når der er anvendt et digitalt kontrolapparat, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan denne tolerance kun anvendes ved digitale kontrolapparater, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009.

Se nærmere herom i afsnit 4.2.11.4.

4.2.1.6. Eksempler

Der er vedhæftet 2 eksempler.



Afsnit 4.2.1. Daglig køretid – 1 fører - artikel 6, stk. 1

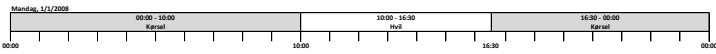
Eksempel 1: Daglig køretid, én fører i én køreperiode, hvor tilladt køretid overskrides, idet den sammenhængende køretid er 16 timer og 30 minutter.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren kører i køretøjet i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 16:30, hvorefter køretøjet holder stille, og føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 16:30 til 2/1/2008 kl. 10:00.
Overtrædelse	Den maksimale tilladte køretid er 10 timer, og den gennemførte køretid er i eksemplet 16 timer og 30 minutter, hvorfor den daglige køretid er overtrådt med 6 timer og 30 minutter.
Overtrædelsesprocent	$6,5/10 = 65\%$
Overtrædelsesperiode	Køreperioden opmåles mandag 1/1/2008 kl. 00:00-16:30, og hvilet opmåles til perioden kl. 16:30-24:00. Overtrædelsen begynder derfor mandag d. 1/1/2008 kl. 00:00 og afsluttes mandag d. 1/1/2008 kl. 16:30
Sanktion	Fører: 65 % á kr. 100= kr. 6.500 og betinget frakendelse af førerretten, da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: 65 % á kr. 200= kr. 13.000



Afsnit 4.2.1. Daglig køretid – 1 fører - artikel 6, stk. 1

Eksempel 2: Daglig køretid, én fører, hvor tilladt køretid overskrides. 2 kørselsperioder på henholdsvis 10 timer og 7 timer og 30 minutter og ét sammenhængende hvil på 6 timer og 30 minutter.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren kører i køretøjet i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 10:00, hvorefter køretøjet holder stille, og føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 16:30. Føreren fører igen køretøjet i perioden mandag 1/1/2008 kl. 16:30 til kl. 24:00.
Overtrædelse	Den maksimalt tilladte køretid er 10 timer. Køreperioden på 10 timer afbrydes ikke af hvilet på 6 timer og 30 minutter, da en afbrydelse af køretiden kræver et sammenhængende hvil på mindst 7 timer. Dette indebærer, at den samlede køretid kumuleres til 17 timer og 30 minutter, hvorfor den daglige køretid er overtrådt med 7 timer og 30 minutter.
Overtrædelsesprocent	$7,5/10 = 75\%$
Overtrædelsesperiode	Køreperioden opmåles mandag 1/1/2008 kl. 00:00-10:00 samt mandag 1/1/2008 16:30 –24:00. Hvil i perioden mandag 1/1/2008 10:00-16:30 er 6 timer og 30 minutter. Da hvilet ikke er på mindst sammenhængende 7 timer, kumuleres de to køreperioder til en køretid på i alt 17 timer og 30 minutter.
Sanktion	Fører: 75 % á kr. 100= kr. 7.500 (da der er tale om ét kørselsforløb, og køretiden på hver side af hvilet isoleret set ikke overstiger 30 %, skal der ikke ske betinget frakendelse af førerretten). Vognmand: 75 % á kr. 200= kr. 15.000



4.2.2. Daglig køretid – 2 førere/flermandsbetjening - artikel 6, stk. 1

Et køretøj kan betjenes af 2 førere.

Forordningens krav til daglig køretid er de samme, uanset om køretøjet betjenes af 1 eller 2 førere, og uanset om de 2 førere opfylder betingelserne for at udføre ”flermandsbetjening”.

Hvis betingelserne for ”flermandsbetjening”, jf. definitionen i forordningens artikel 4, litra o, er opfyldt, betyder det alene, at perioden på 24 timer i artikel 8, stk. 2, inden for hvilken føreren skal have holdt en ny daglig hviletid efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid, ændres til 30 timer, jf. artikel 8, stk. 5. Se afsnit 4.2.7

4.2.2.1. Reglen

Artikel 6, stk. 1: Den daglige køretid må ikke overstige 9 timer. Dog må den daglige køretid højst 2 gange i løbet af en uge sættes op til højst 10 timer.

4.2.2.2. Definitioner i forordning 561/2006:

”Køretid” (artikel 4, litra j): varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
- manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning 3821/85

”Daglig køretid” (artikel 4, litra k): summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid.

”Uge” (artikel 4, litra i): tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00.

”Kørselsperiode” (artikel 4, litra q): den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

”Flermandsbetjening” (artikel 4, litra o): den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere ombord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden.

4.2.2.3. Opmålingsperiode

Køretiden opmåles fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden.



Opmålingsperioden for køretiden er i denne sammenhæng perioden fra det tidspunkt, hvor kørslen påbegyndes, efter at der er afholdt et dagligt eller et ugentligt hvil, til det kan konstateres, at et dagligt eller et ugentligt hvil er påbegyndt. Kun et dagligt hvil, der opfylder kravene i artikel 8 i forordning 561/2006 (et "lovligt" hvil), kan afbryde opmålingsperioden for køretiden. Det betyder, at hvis føreren i opmålingsperioden afholder et hvil, der er for kort, forsætter opmålingen af køretiden i perioden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et lovligt hvil. Se om daglig hviletid under afsnit 4.2.6. og 4.2.7.

4.2.2.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

Daglig køretid på 9 timer må herefter ikke overstige 9 timer og 26 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige køretid således til 9 timer og 27 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Daglig køretid på 10 timer (maksimalt 2 gange om ugen) må herefter ikke overstige 10 timer og 29 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige køretid således til 10 timer og 30 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Særlig sanktionstolerance ved kumulation (sammenlægning) af køretid

Der anvendes følgende særlige sanktionstolerance ved sammenlægning af køretid (kumulation):

Inden for hver periode på 24 timer (30 timer, hvis betingelserne for "flermandsbetjening" er opfyldt) efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglige hviletid. Kravene til hvilets længde fremgår af artikel 8 (et "lovligt" hvil). Der henvises til afsnit 4.2.6. og 4.2.7. om daglig hviletid.

Som det fremgår af afsnit 4.2.2.3. ovenfor om opmålingsperioden, opmåles køretiden fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden. I tilfælde, hvor der afholdes et for kort hvil, sker der sammenlægning af køretid på begge sider af det for korte hvil.

Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er kortere end 7 timer. Det betyder, at opmåling af den daglige køretid starter efter afholdelse af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer og slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer.

Der henvises til Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til køre- og hviletidsforordningen, der er vedhæftet som bilag 8.



Den overtrædelse af reglen om dagligt hvil, der kan konstateres inden for 24-timersperioden (30 timer, hvis betingelserne for ”flermandsbetjening” er opfyldt), f.eks. afholdelse af et hvil på 7 timer i forhold til kravet om afholdelse af en reduceret daglig hviletid på mindst 8 timer og 34 minutter (kravet er 9 timer og den generelle sanktionstolerance er 5 %), sanktioneres med en bøde, men der vil ikke ske sammenlægning af køretiden.

Omvendt betyder det, at hvis føreren afholder et hvil, der har en varighed, der er kortere end 7 timer, sammenlægges køretiden før det for korte hvil med køretiden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil, som kan afbryde opmålingsperioden, dvs. et hvil på mindst 7 sammenhængende timer.

Såfremt der konstateres et hvil, der fortsætter efter udløbet af 24-timersperioden (30 timer, hvis betingelserne for ”flermandsbetjening” er opfyldt), kan der være en overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af dagligt hvil inden for 24-timersperioden (30 timer, hvis betingelserne for ”flermandsbetjening” er opfyldt), jf. afsnit 4.2.6. og 4.2.7. om dagligt hvil. Der sker kun kumulation af køretiden, såfremt den sammenhængende hviletid er kortere end 7 timer.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede køretid eller hviletid isoleret set er overskredet med mere end 30 %. Det betyder, at køretid og hviletid i et kørselsforløb vurderes hver for sig, således at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet.

For så vidt angår eksempler henvises til afsnit 4.2.1.4 ovenfor.

Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.2.5. Opmålingsmetode

Diagramark

Er der 2 førere på køretøjet, kontrolleres det indledningsvis, om køretøjet har været flermandsbetjent i hele opmålingsperioden og dermed opfylder betingelserne for ”flermandsbetjening”. Den 1. time i beregningsperioden er ”valgfri”, hvilket betyder, at der vil være tale om flermandsbetjening af køretøjet, såfremt fører nr. 2 stiger på køretøjet senest en time efter, at fører 1. har påbegyndt kørslen.

Opmåling af daglig køretid for 2 førere følger samme principper som opmåling af daglig køretid for 1 fører.



Opmålingen sker fremadrettet fra føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af et dagligt eller et ugentligt hvil og frem til påbegyndelsen af næste lovlige daglige eller ugentlige hviletid.

Opmålingsperioden kan være begrænset til et diagramark eller fordele sig over flere diagramark.

Køretiden aflæses på diagramarket som den tid, hvor køretøjet bevæger sig. Når køretøjet bevæger sig (kørsel), optegnes hastighedsmarkeringen, arbejdstidsgrupperne samt tilbagelagt vejstrækning på diagramarket. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Fed" optegnelse af arbejdstidsgruppen markerer, at køretøjet har været i bevægelse (kørsel).

Ved flermandsbetjening af køretøjet markeres for medføreren kun én tynd optegnelse i arbejdstidsgruppen og ingen hastighedsoptegnelse eller optegnelse af tilbagelagt vejstrækning på diagramarket, mens markering for kørsel i arbejdstidsgrupperne, hastighedsoptegnelse og tilbagelagt vejstrækning fremgår af diagramarket for føreren af køretøjet. På visse kontrolapparater ses endvidere markering i medførerposition, når køretøjet bevæger sig.

Udover kontrollen af længden af køretiden i den aktuelle opmålingsperiode kontrolleres det, at køretiden maksimalt 2 gange i ugen er sat op til 10 timer.

I et eksempel, hvor en fører har en daglig køretid, der i alt udgør 10 timer, som er påbegyndt søndag inden kl. 24.00 i uge 1 og afsluttet mandag i uge 2, kan den pågældende kørsel henregnes til den uge, der er mest gunstig for føreren. Det betyder, at hvis han 2 gange i løbet af uge 1, f.eks. onsdag og torsdag, har udnyttet muligheden for at sætte den daglige køretid op til 10 timer, kan den daglige køretid på 10 timer, der påbegyndes søndag og afsluttes mandag, medregnes i uge 2. Hvis føreren i uge 1 kun 1 gang har haft en daglig køretid på 10 timer, kan kørslen fra søndag til mandag henregnes til uge 1, således at føreren 2 gange i uge 2 kan sætte den daglige køretid op til 10 timer.

Der henvises i øvrigt til afsnit 4.2.3. om ugentlig køretid.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som køretid i opmålingsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med et digitalt kontrolapparat, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning

Såfremt det kan dokumenteres, at der i forbindelse med lokale fragttaktiviteter udføres en særlig kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, er der mulighed for at anvende en særlig tolerance, der indebærer et fradrag i køretiden på op til 15 minutter pr. 4½ times køretid, når der er anvendt et digitalt kontrolapparat, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan denne tolerance kun anvendes ved digitale kontrolapparater, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009.

Se nærmere herom i afsnit 4.2.11.4.



4.2.2.6. Eksempler

Der er ikke vedhæftet eksempler, da opmåling af køretid er ens, uanset om køretøjet er enkeltmands- eller flermandsbetjent. Der henvises derfor til eksemplerne under afsnit 4.2.1.



4.2.3. Ugentlig køretid – artikel 6, stk. 2

4.2.3.1. Reglen

Artikel 6, stk. 2: Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer og må ikke resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i direktiv 2002/15/EF (arbejdstidsdirektivet), overskrides.

Politiet er ikke tillagt særlige kontrolopgaver eller –beføjelser i forbindelse med direktiv 2002/15/EF, jf. lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

4.2.3.2. Definitioner i forordning 561/2006

”Køretid” (artikel 4, litra j): varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
- manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning 3821/85

”Daglig køretid” (artikel 4, litra k): summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid.

”Ugentlig køretid” (artikel 4, litra l): summen af køretiderne i løbet af en uge.

”Uge” (artikel 4, litra i): tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00.

4.2.3.3. Opmålingsperiode

Den daglige køretid opmåles fra det tidspunkt, hvor det af diagramarket fremgår, at føreren aktiverer kontrolapparatet efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden.

Ved beregningen af den ugentlige køretid sammentælles de daglige køretider inden for opmålingsperioden. Opmålingsperioden for den ugentlige køretid er i denne sammenhæng perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

4.2.3.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr.



til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

Den ugentlige køretid må herefter ikke overstige 58 timer og 47 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den ugentlige køretid således til 58 timer og 48 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.3.5. Opmålingsmetode

Se om aflæsning af daglig køretid i afsnit 4.2.1.

Diagramark

Opmålingsperioden for den ugentlige køretid er perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00. Når de daglige køretider inden for opmålingsperioden er aflæst, sammenlægges disse, og det kontrolleres, at den ugentlige køretid ikke overstiger 56 timer.

Udover kontrollen af den ugentlige køretid kontrolleres det, at køretiden maksimalt 2 gange i ugen er sat op til 10 timer.

Digitale data

Ved digitale data aflæses de data, der af kontrolapparatet er registreret som køretid i opmålingsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med et digitalt kontrolapparat, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning

Såfremt det kan dokumenteres, at der i forbindelse med lokale fragttaktiviteter udføres en særlig kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, er der mulighed for at anvende en særlig tolerance, der indebærer et fradrag i køretiden på op til 15 minutter pr. 4½ times køretid, når der er anvendt et digitalt kontrolapparat, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan denne tolerance kun anvendes ved digitale kontrolapparater, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009.



Se nærmere herom i afsnit 4.2.11.4.

4.2.3.6. Eksempler

Der er vedhæftet 2 eksempler.

Eksempel 1 viser daglig køretid inden for en uge opdelt på de enkelte kørselsperioder, og eksempel 2 viser den samlede ugentlige køretid for den samme periode.



Afsnit 4.2.3. Ugentlig køretid

Eksempel 1: Daglig køretid, én fører i seks på hinanden følgende 24 timers perioder, hvor den tilladte køretid overskrides.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren udfører kørsel kombineret med perioder af hvil i seks af ugens syv dage. Søndag afholder føreren 24 timers hvil.
Overtrædelse	På baggrund af, at den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge må sættes op til højst ti timer, fordeles krav til køretid på følgende måde: Mandag 1/1/2008: Tilladt køretid max. 10 timer. Kørt 16 timer = 6 timers overtrædelse af daglig køretid Tirsdag 2/1/2008: Tilladt køretid max. 10 timer. Kørt 18 timer = 8 timers overtrædelse af daglig køretid. Hvilet er på 6 timer. Da hvilet er kortere end 7 timer kumuleres køretiden fra tirsdag til og med onsdag kl. 15:00. Onsdag 3/1/2008: Tilladt køretid max. 9 timer. Kørt 15 timer, som kumuleres med køretiden på 18 timer fra tirsdag. Køretiden er derfor 33 timer = 23 timers overtrædelse af daglig køretid. Lovligt hvil på 9 timer, der afbryder kumulationen af køretiden. Torsdag 4/1/2008: Tilladt køretid max. 9 timer. Kørt 13 timer = 4 timers overtrædelse af daglig køretid Fredag 5/1/2008: Tilladt køretid max. 9 timer. Kørt 13 timer = 4 timers overtrædelse af daglig køretid Lørdag 6/1/2008: Tilladt køretid max. 9 timer. Kørt 13 timer = 4 timers



	overtrædelse af daglig køretid
Overtrædelsesprocent	Mandag 1/1/2008: $6/10 = 60\%$ Tirsdag/onsdag 2/1- og 3/1/2008: $23/10 = 230\%$ Torsdag 4/1/2008: $4/9 = 44\%$ Fredag 5/1/2008: $4/9 = 44\%$ Lørdag 6/1/2008: $4/9 = 44\%$ Søndag 7/1/2008: 0%
Overtrædelsesperiode	Mandag 1/1/2008: Køretiden opmåles mandag kl. 00:00-16:00, hvilket er 16 timer mod tilladt 10 timer. Overtrædelsen begynder derfor mandag d. 1/1/2008 kl. 00:00 og afsluttes mandag d. 1/1/2008 kl. 16:00. Kørselsperioden afbrydes af det sammenhængende hvil på 8 timer. Tirsdag 2/1/2008: Køretiden opmåles tirsdag kl. 00:00-18:00, hvilket er 18 timer mod tilladt 10 timer. Overtrædelsen begynder tirsdag d. 1/1/2008 kl. 00:00. Der er et hvil på kun 6 hvilket medfører kumulation af køretiden tirsdag og onsdag, da hvilet er kortere end 7 timer. Onsdag 3/1/2008: Køretiden opmåles i perioden kl. 00:00 –15:00, og skal kumuleres med perioden kl. 00:00 –18:00 tirsdag, hvilket giver en samlet opmålt køretid på 33 (18+15) timer og en samlet overtrædelse på 23 timer, da den maksimalt tilladte køretid er 10 timer. Kørselsperioden afbrydes af et reduceret hvil onsdag 15.00-24.00 på 9 timer. Torsdag 4/1/2008: Køretiden opmåles torsdag kl. 00.00-13.00 til 13 timer mod tilladt 9 timer. Overtrædelsen begynder derfor torsdag d. 1/1/2008 kl. 00:00 og afsluttes torsdag d. 1/1/2008 kl. 13:00. Kørselsperioden afbrydes af et 11 timers regulært dagligt hvil kl. 13:00-00:00. Fredag 5/1/2008: Køreperioden opmåles fredag kl. 00.00-13.00 til 13 timer mod tilladt 9 timer. Overtrædelsen begynder derfor fredag d. 1/1/2008 kl. 00:00 og afsluttes fredag d. 1/1/2008 kl. 13:00. Kørselsperioden afbrydes af et 11 timers regulært dagligt hvil kl. 13:00-00:00. Lørdag 6/1/2008: Køretiden opmåles lørdag kl. 00:00-13:00 til 13 timer mod tilladt 9 timer. Overtrædelsen begynder derfor lørdag d. 1/1/2008 kl. 00:00 og afsluttes lørdag d. 1/1/2008 kl. 13:00. Kørselsperioden afbrydes kl. 13:00 af et hvil, der varer til søndag kl. 00:00.
Sanktion	Mandag 1/1/2008: Fører: 60 % á kr. 100= kr. 6.000 og betinget frakendelse af førerretten da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: 60 % á kr. 200= kr. 12.000



	Tirsdag/onsdag / 2/1 og 3/1/2008: Fører: 230 % á kr. 100= kr. 23000, da køretiden tirsdag og onsdag kumuleres, da hvilet er kortere end 7 timer. Endvidere betinget frakendelse af førerretten, da køretiden på hver side af hvilet isoleret set overstiger 30 %, og der er tale om ét kørselsforløb. Vognmand: 230 % á kr. 200= kr. 46.000 Torsdag 4/1/2008: Fører: 44 % á kr. 100= kr. 4.400 og betinget frakendelse af førerretten da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: 44 % á kr. 200= kr. 8.800 Fredag 5/1/2008: Fører: 44 % á kr. 100= kr. 4.400 og betinget frakendelse af førerretten da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: 44 % á kr. 200= kr. 8.800 Lørdag 6/1/2008: Fører: 44 % á kr. 100= kr. 4.400 og betinget frakendelse af førerretten da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: 44 % á kr. 200= kr. 8.800 Før føreren medfører overtrædelserne en ubetinget frakendelse af førerretten, da der foreligger flere overtrædelser (i flere forskellige kørselsforløb), der hver for sig medfører en betinget frakendelse.
--	---



Afsnit 4.2.3. Ugentlig køretid

Eksempel 2: Ugentlig køretid, én fører og reduceret ugentlig hvil

Kørselsforløb	The diagram illustrates the driving schedule for a driver over a week. The schedule is divided into driving periods (Køretid) and rest periods (Hvil). The total driving time is 87 hours, and the total rest time is 31 hours.
Beskrivelse	Føreren udfører kørsel kombineret med perioder af hvil i seks af ugens syv dage og indleder lørdag kl. 13:00 en reduceret ugentlig hviletid.
Overtrædelse	Den samlede køretid inden for ugen er 87 timer. Den tilladte ugentlige køretid er 56 timer, hvorfor den tilladte ugentlige køretid er overskredet med 31 timer.
Overtrædelsesprocent	$31/56 = 55 \%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har i ugen, der består af perioden 1/1/2008 – 7/1/2008, haft en samlet køretid på 87 timer mod en tilladt ugentlig køretid på 56 timer.
Sanktion	Fører: 55 % á kr. 100= kr. 5.500 og betinget frakendelse af førerretten, da reglen om ugentlig køretid er overskredet med mere end 30%. Vognmand: 55 % á kr. 200= kr. 11.000.



4.2.4. Ugentlig køretid inden for 2 uger – artikel 6, stk. 3

4.2.4.1. Reglen

Artikel 6, stk. 3: Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.

4.2.4.2. Definitioner i forordning 561/2006

”Køretid” (artikel 4, litra j): varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
- manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning 3821/85.

”Daglig køretid” (artikel 4, litra k): summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid.

”Ugentlig køretid” (artikel 4, litra l): summen af køretiderne i løbet af en uge.

”Uge” (artikel 4, litra i): tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00.

4.2.4.3. Opmålingsperiode

Den daglige køretid opmåles fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller et ugentligt hvil. Når det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden.

Ved opmålingen af den ugentlige køretid sammentælles de daglige køretider inden for opmålingsperioden. Opmålingsperioden for den ugentlige køretid er i denne sammenhæng perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00, jf. definitionen på en ”uge” i artikel 4, litra i.

Opmålingsperioden for køretid inden for 2 uger er i denne sammenhæng 2 på hinanden følgende uger, jf. definitionen på ugentlig køretid i artikel 4, litra l.

4.2.4.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.



Køretiden inden for 2 uger må herefter ikke overstige 94 timer og 29 minutter (sanktionstolerance). Opmåles køretiden inden for 2 uger således til 94 timer og 30 minutter eller mere, foreligger der en overtrædelse.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.4.5. Opmålingsmetode

Se om aflæsning af daglig køretid i afsnit 4.2.1. og ugentlig køretid i afsnit 4.2.3.

Diagramark

Opmålingsperioden for køretiden inden for 2 på hinanden følgende uger er perioden fra mandag kl. 00.00 (i uge 1) til søndag kl. 24.00 (i uge 2). Når de daglige køretider inden for opmålingsperioden er aflæst, sammenlægges disse, og det kontrolleres, at den ugentlige køretid ikke overstiger 56 timer. Det kontrolleres derefter, at køretiden inden for 2 uger ikke overstiger 90 timer.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som køretid i opmålingsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med et digitalt kontrolapparat, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning

Såfremt det kan dokumenteres, at der i forbindelse med lokale fragtaktiviteter udføres en særlig kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, er der mulighed for at anvende en særlig tolerance, der indebærer et fradrag i køretiden på op til 15 minutter pr. 4½ times køretid, når der er anvendt et digitalt kontrolapparat, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan denne tolerance kun anvendes ved digitale kontrolapparater, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009.

Se nærmere herom i afsnit 4.2.11.4.

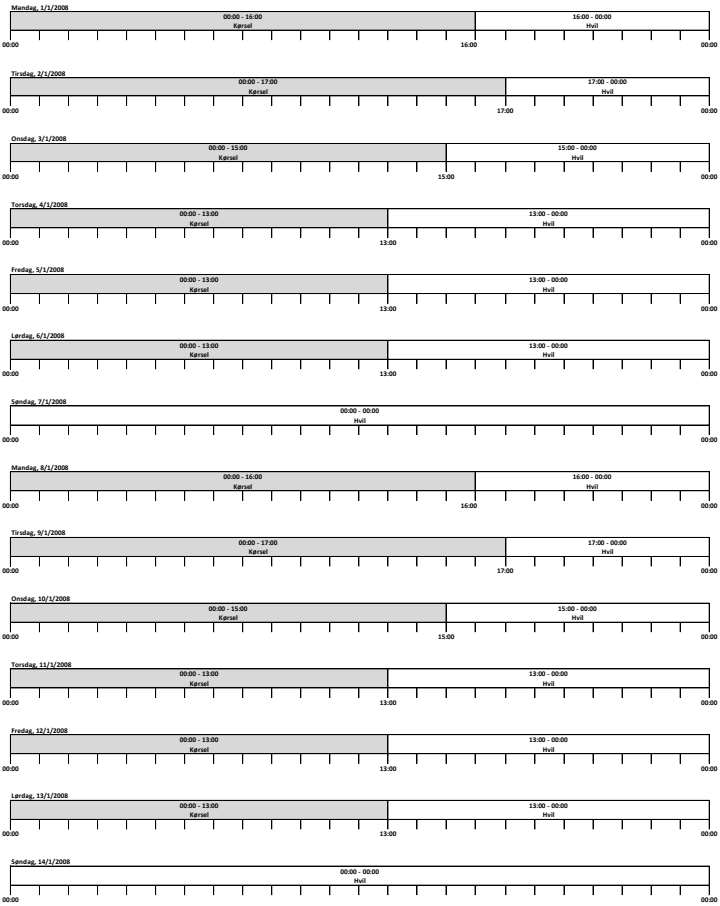


4.2.4.6. Eksempler

Der er vedhæftet 1 eksempel.

Afsnit 4.2.4. Køretid inden for 2 uger – artikel 6, stk. 3

Eksempel 1: 2 ugers køretid, én fører, hvor køretiden er overskredet

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren udfører kørsel kombineret med perioder af hvil i tolv af fjorten



	dage inden for to på hinanden følgende uger. Lørdag/søndag den 6/1- og 7/1 og lørdag/søndag den 13/1- og 14/1 fra lørdag kl. 13:00 til søndag kl. 24:00 afholder føreren hvil.
Overtrædelse	Den samlede køretid inden for uge 1 og 2 er 174 timer. Den tilladte køretid er 90 timer for to på hinanden følgende uger, hvorfor den tilladte køretid er overskredet med 84 timer.
Overtrædelsesprocent	$84/90 = 93 \%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har i uge 1, der består af perioden 1/1/2008 – 7/1/2008, og i uge 2, der består af perioden 8/1/2008 – 14/1/2008, haft en samlet køretid på 174 timer mod tilladt 90 timer inden for to på hinanden følgende uger.
Sanktion	Fører: $93 \% \text{ á } \text{kr. } 100 = \text{kr. } 9.300$ og en betinget frakendelse af førerretten da overtrædelsesprocenten er over 30. Vognmand: $93 \% \text{ á } \text{kr. } 200 = \text{kr. } 18.600$.



4.2.5. Køretid uden pauser – artikel 7, stk. 1 og 2

4.2.5.1. Reglen

Artikel 7, stk. 1: Efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid.

Artikel 7, stk. 2: Denne pause kan 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 første stykke overholdes.

En sammenhængende pause som anført i artikel 7, stk. 1, kaldes i det følgende en ”samlet pause”, og en pause, der er delt som anført i artikel 7, stk. 2, kaldes en ”opdelt pause”.

Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne ved en opdelt pause.

4.2.5.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen

”Kørselsperiode” (artikel 4, litra q): den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

”Køretid” (artikel 4, litra j): varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
- manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning 3821/85.

”Pause” (artikel 4, litra d): enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation.

”Andet arbejde” (artikel 4, litra e): enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a, i direktiv 2002/15/EF (arbejdstidsdirektivet) undtagen ”kørsel”, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden eller uden for transportsektoren.

4.2.5.3. Opmålingsperiode

Opmålingsperioden er den periode, hvor det ved aflæsning af diagramark eller data opmåles (beregnes), om der er en overtrædelse, der skal sanktioneres.

Ved opmåling af køretid uden pauser aflæses perioden fra det tidspunkt, hvor kørslen påbegyndes, efter at der er afholdt pause eller hvil, indtil det kan konstateres, at en pause, der opfylder kravet til at kunne afbryde opmålingsperioden, eller et ugentligt eller dagligt hvil er påbegyndt. Inden for



denne opmålingsperiode opmåles køretiden og længden af de pauser, der er afholdt inden for kørselsperioden, som den er defineret i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra q.

Afbrydelse af opmålingsperiode ved en samlet pause

Efter de gældende tolerancegrænser, der er beskrevet nedenfor i afsnit 4.2.5.4., vil afholdelse af en samlet pause på mindst 30 minutter afbryde opmålingsperioden.

Afbrydelse af opmålingsperioden ved en opdelt pause

Ved en opdelt pause vil afholdelse af en pause på mindst 10 minutter (1. pause) efterfulgt af en pause på mindst 20 minutter (2. pause) afbryde opmålingsperioden. Det betyder samtidig, at køretiden kumuleres, indtil det kan konstateres, at der er indledt en pause, som kan afbryde opmålingsperioden.

Næste opmålingsperiode starter på det tidspunkt, hvor kørslen genoptages efter pausen, der har afbrudt den foregående opmålingsperiode.

4.2.5.4. Tolerancer og sanktioner

Oversigt over tolerancer

Aflæsningstolerance

Ved opmåling af diagrammark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleuøjagtigheder tages i betragtning (aflæsningstolerance). Tolerancen er ikke nærmere defineret, men skal sikre, at der alene rejses tiltale for overtrædelser, der med sikkerhed fremgår ved en aflæsning af diagramarket.

Generel sanktionstolerance

Der anvendes endvidere en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvise overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvise overskridelse til arbejdsgiveren.

5 minutters tolerance på hver pause

I forhold til køretid uden pauser anvendes endvidere en 5 minutters tolerance på hver pause.

Pausebøde

Visse overskridelser af reglerne om pause inden for køretiden sanktioneres med en pausebøde, som er på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal endvidere frakendes førerretten, hvis både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30 %.

Forinden tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen



samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

Anvendelse af tolerancer

Tolerance på køretiden

Ved køretid uden pauser anvendes 5 % tolerancegrænsen i forbindelse med opmålingen af køretiden. Det betyder, at overskridelse af reglen om køretid uden pauser først sanktioneres ved en køretid på 4 timer og 44 minutter og derover.

Tolerance på pausen

For så vidt angår afholdte pauser i køretiden gælder en 5 minutters tolerance-grænse på hver enkelt pause. Det betyder, at afholdelse af en samlet pause på mindst 40 minutter vil opfylde kravet til en lovlig pause. Ved en opdelt pause vil en pause på 10 minutter efterfulgt af en pause på 25 minutter opfylde forordningens krav. Det betyder, at hvis føreren afslutter sin kørsel efter 4 ½ time med en samlet pause på mindst 40 minutter, eller hvis føreren afholder en opdelt pause med en 10 minutters pause indenfor køretiden på 4 ½ time efterfulgt af en pause på 25 minutter umiddelbart efter de 4 ½ times kørsel, i alt 35 minutter, vil føreren være straffri.

Afbrydelse af opmålingsperioden

Opmålingsperioden for køretid uden pauser afbrydes ved afholdelse af en samlet pause på 30 minutter. Ved en opdelt pause afbrydes opmålingsperioden, hvis der afholdes en pause på mindst 10 minutter efterfulgt af en pause på mindst 20 minutter.

Hvis en pause ikke er tilstrækkelig lang til at afbryde køretiden, kumuleres køretiden på begge sider af den for korte pause.

Pauser af kortere varighed end 30 minutter ved en samlet pause og kortere varighed end henholdsvis 10 og 20 minutter ved en opdelt pause bliver ikke anset for pauser i forordningens forstand. Sådanne korte pauser/stop vil derfor ikke tælle med ved opgørelsen af lovlige pauser. Som eksempel kan nævnes, at en samlet pause i kørslen på 29 minutter således ikke vil afbryde et kørselsforløb, ligesom der ved en opdelt pause vil blive set bort fra en "1. pause" på 9 minutter eller mindre og en "2. pause" på 19 minutter eller mindre. Køretiden skal i sådanne tilfælde kumuleres på begge sider af den for korte pause.

Der kan ikke byttes om på rækkefølgen af en opdelt pause. Det betyder, at hvis der i en kørselsperiode er f.eks. en pause på 23 minutter efterfulgt af en pause på 19 minutter og en pause på 15 minutter, er der ingen pause, der afbryder kørselsperioden. Kun én af disse pauser kan godtages som en "1. pause", når den efterfølges af en "2. pause" på mindst 20 minutter, der afbryder kørselsperioden. De to overskydende "1. pauser", kan ikke anses for pauser i forordningens forstand, fordi de ikke efterfølges af en "2. pause" på mindst 20 minutter, og de indgår derfor ikke i beregningen af pausens længde. Konsekvensen er endvidere, at køretiden kumuleres på begge sider af sådanne pauser. Sådanne overskydende pauser indgår heller ikke ved vurderingen af, om der skal sanktioneres med en pausebøde eller frakendelse af førerretten.



Som et eksempel på konsekvensen af kravet til pausens længde for at afbryde kørselsperioden kan nævnes, at hvis en fører f.eks. holder en pause på 10 minutter i hver time i en kørselsperiode fra kl. 8:00 til kl. 16:00, i alt 80 minutter, vil forordningens krav til pauser ikke være opfyldt, fordi der ikke holdes en "2. pause", der er tilstrækkelig lang til at afbryde kørselsperioden. Det betyder, at der sker kumulation af køretiden, således at den pågældende fører i eksemplet vil have haft en samlet køretid i det pågældende tidsrum på 6 timer og 40 minutter. Dette vil medføre en overtrædelse på 48 %. Da køretiden er overskredet med mere end 30 % og kun én pause på 10 minutter kan accepteres som en "1. pause", er pausen mere end 30 % for kort i forhold til den krævede, hvilket medfører en betinget frakendelse af førerretten og en bøde for den overskredne køretid.

Det bemærkes, at den pause, der afbryder kørselsperioden i tilfælde, hvor køretiden er overskredet, ikke medregnes i vurderingen af, om der skal ske frakendelse af førerretten, jf. afsnit herom nedenfor.

Anvendelse af sanktioner ved køretid uden pauser

Pausebøde

En pause, der er kortere end den foreskrevne pause fratrasket tolerancen på 5 minutter (40 minutter ved en samlet pause/10 minutter og 25 minutter ved en opdelt pause), men samtidig så lang, at opmålingsperioden afbrydes (30 minutter ved en samlet pause/10 minutter og 20 minutter ved en opdelt pause), sanktioneres med en pausebøde.

Pausebøde ved afholdelse af en samlet pause

Ved en samlet pause betyder det, at pausebøden skal anvendes ved en pause i intervallet fra 30-39 minutter, idet der gælder en tolerance på 5 minutter på hver pause, og idet afholdelse af en samlet pause på under 30 minutter medfører, at opmålingsperioden ikke afbrydes.

Pausebøde ved afholdelse af en opdelt pause

Ved en opdelt pause skal pausebøden ikke anvendes i forhold til den 1. pause på 15 minutter, idet der gælder en tolerance på 5 minutter på hver pause, og idet afholdelse af en pause på under 10 minutter medfører, at der ved vurderingen af lovlige pauser ses bort fra en pause på under 10 minutter.

Med hensyn til 2. pausen, hvor forordningens krav til pausens længde er på 30 minutter, skal pausebøden anvendes ved en pause i intervallet fra 20-24 minutter, idet der gælder en tolerance på 5 minutter på pausen, og idet en 2. pause på under 20 minutter ikke medregnes som en lovlig pause i opmålingsperioden.

Pausebøde forudsætter overskridelse af køretid

Pausebøden anvendes kun, hvor køretiden uden pauser er overskredet, dvs. hvis køretiden, der ligger forud for den pause, der afbryder kørselsperioden, er på mindst 4 timer og 44 minutter (5 % tolerancegrænse). Det betyder, at pausebøden ikke anvendes, hvis køretiden, der ligger forud for pausen, der afbryder kørselsperioden, ikke overstiger 4 timer og 44 minutter (5 % tolerancegrænse for køretid uden pause). Som eksempel kan nævnes, at føreren kører 3 timer og holder en pause på 30 minutter, som afbryder kørselsperioden, hvorefter han fortsætter med kørsel i 4 timer. Da køretiden forud for pausen på 30 minutter, der afbryder kørselsperioden, ikke overstiger 4 timer og 44 minutter (5 % tolerancegrænse for køretid uden pause), skal der ikke sanktioneres hverken for køretid eller med pausebøde.



Pausebøden anvendes ikke, hvis pausen (den samlede eller opdelt pause) er så kort (mere end 1/3 for kort), at der skal ske kumulation af køretiden.

Mulighed for særlig tolerance ved påbudt afbrydelse af en pause

En pause kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der kan dog under afholdelse af en pause i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet. I sådanne særlige tilfælde, og hvor årsagen til afbrydelsen er dokumenteret, vil der være mulighed for ved en efterfølgende kontrol at udvise en vis tolerance efter en konkret vurdering af årsagen til afbrydelsen. Se afsnit 4.2.11.3.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30 %.

Det betyder, at der skal ske frakendelse af førerretten, hvis køretiden, der ligger forud for pausen, der afbryder kørselsperioden, er mere end 30 % for lang i forhold til den tilladte køretid (dvs. er på 5 timer og 54 minutter eller mere), og pausen er mere end 30 % for kort i forhold til forordningens krav til pauser.

Den pause, der afbryder kørselsperioden i tilfælde, hvor køretiden er overskredet, medregnes ikke i vurderingen af, om pausen er mere end 30 % for kort.

Frakendelse af førerretten vil kun finde sted i de tilfælde, hvor den køretid, der ligger forud for den pause, der afbryder køretiden, er overskredet med mere end 30 % (dvs. er på 5 timer og 54 minutter eller mere). Da den pause, der afbryder køretiden, ikke medregnes i vurderingen af pausens samlede længde, betyder det i praksis, at frakendelse af førerretten ofte vil ske ud fra en vurdering af længden af den køretid, der ligger forud for pausen, der afbryder køretiden. Når en pause er tilstrækkelig lang til at afbryde køretiden (ved en samlet pause 30 minutter og ved en opdelt pause en 2. pause på mindst 20 minutter), opmåles køretiden forud for denne pause.

Som et eksempel kan nævnes, at en fører kører i 2 timer, holder pause i 15 minutter, kører i 4 timer og afbryder kørselsperioden med en "2. pause" på 20 minutter. Forud for den pause, der afbryder kørselsperioden, er der kørt i 6 timer, og der har kun været en pause på 15 minutter. Det betyder, at køretiden på 6 timer er mere end 30 % for lang i forhold til den tilladte køretid på 4 timer og 30 minutter, og at pausen på 15 minutter er mere end 30 % for kort i forhold til forordningens krav til pauser, hvilket medfører frakendelse af førerretten. Hvis føreren fortsætter køretiden efter pausen på 20 minutter, skal den for korte "2. pause" endvidere sanktioneres med en pausebøde, da den er i intervallet 20-24 minutter.

I et eksempel med kørsel i 6 timer og en pause på 30 minutter efterfulgt af en kørsel på 4 timer afbryder pausen på de 30 minutter kørselsperioden, og der sanktioneres alene for den for megen køretid forud for pausen. Køretiden er overskredet med mere end 30 %, og der er ikke afholdt en lovlig pause, hvorfor der endvidere skal sanktioneres med frakendelse af førerretten. Da føreren fortsætter



køretiden efter pausen på 30 minutter, skal den for korte pause sanktioneres med en pausebøde, da den er i intervallet 30-39 minutter.

Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.5.5. Opmålingsmetode

Diagramark

Køretiden opmåles fra det tidspunkt, hvor kørslen påbegyndes, efter der er afholdt pause eller hvil, indtil det kan konstateres, at en pause, der opfylder kravet til at kunne afbryde opmålingsperioden, eller et ugentligt eller dagligt hvil er påbegyndt. Inden for opmålingsperioden opmåles køretiden og længden af de pauser, der er afholdt inden for kørselsperioden.

På diagramarket aflæses køretiden som den tid, hvor køretøjet bevæger sig. Når køretøjet bevæger sig (kørsel) optegnes hastighedsmarkeringen, tidsgrupperne samt tilbagelagt vejstrækning på diagramarket. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i tidsgrupperne. "Fed" optegnelse af arbejdstidsgruppen markerer, at køretøjet har været i bevægelse (kørsel).

Diagramarket undersøges for en sammenhængende pause på mindst 30 minutter, der kan afbryde opmålingsperioden. Hvis pausen er opdelt, undersøges diagramarket for en pause af mindst 10 minutters varighed, efterfulgt af en pause på mindst 20 minutters varighed.

Når der er fundet en samlet pause på mindst 30 minutter eller en opdelt pause bestående af 2 pauser på henholdsvis mindst 10 minutter og mindst 20 minutter, eller der er påbegyndt et ugentligt eller dagligt hvil, opmåles den samlede køretid inden for opmålingsperioden.

Pause aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret under symbolet for hviletid, jf. definitionen i kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, litra d. Tid registreret som andet arbejde eller rådighedstid, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, litra b og c, accepteres ikke som pause, medmindre der er tale om flermandsbetjening, hvor en periode på 45 minutter af medførerens rådighedstid, der tilbringes ved siden af den fører, der fører køretøjet, kan anses for at være en pause. Se afsnit nedenfor "Særligt om registrering af pause ved flermandsbetjening". Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Tynd" optegnelse i arbejdstidsgruppen for hviletid markerer, at føreren har haft pause (eller hvil).

Kun tid, der er registreret på diagramarket under hviletidsmarkeringen eller markeringen for rådighedstid, accepteres som pause. Tid registreret som andet arbejde, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, litra b, accepteres ikke som pause.



I praksis betyder det, at når der konstateres en pause, der afbryder kørselsperioden, undersøges det, om der forud for pausen har været en overskridelse af køretiden. Er dette tilfældet, dvs. hvis der forud for den afbrydende pause har været en køretid på mindst 4 timer og 44 minutter (4 timer og 30 minutter og 5 % tolerancegrænse), skal der sanktioneres dels for den for megen køretid, dels for den for korte pause med en pausebøde, hvis pausen har været for kort i forhold til de fastsatte tolerancegrænser, og kørslen fortsættes efter den for korte pause. Hvis der forud for den for korte pause, der afbryder kørselsperioden, ikke konstateres for megen køretid, skal der ikke sanktioneres med pausebøde, da denne forudsætter en overskridelse af køretiden.

Som et eksempel kan nævnes, at føreren kører 3 timer og holder en pause på 30 minutter, som afbryder kørselsperioden, hvorefter han fortsætter med kørsel i 4 timer. Da køretiden forud for pausen på 30 minutter, der afbryder kørselsperioden, ikke overstiger 4 timer og 44 minutter (5 % tolerancegrænse for køretid uden pause), skal der ikke sanktioneres hverken for køretid eller med pausebøde.

I et eksempel, hvor føreren kører i 5 timer og holder en pause på 30 minutter efterfulgt af en kørsel på 4 timer, afbryder pausen på de 30 minutter kørselsperioden. Forud for pausen, der afbryder kørselsperioden, er den tilladte køretid overskredet med 30 minutter svarende til 11 %, og der sanktioneres med bøde for den for megen køretid forud for pausen. Da føreren fortsætter kørslen efter pausen på 30 minutter, skal den for korte pause sanktioneres med en pausebøde, da den er i intervallet 30-39 minutter.

Som et eksempel på pausebøde ved en opdelt pause kan nævnes, at føreren kører i 2 timer holder pause i 15 minutter, kører i 3 timer og afbryder kørselsperioden med en "2. pause" på 20 minutter og fortsætter kørslen derefter. Forud for den pause, der afbryder kørselsperioden, er der kørt i 5 timer, og der har kun været en pause på 15 minutter. Det betyder, at køretiden på 5 timer er 11 % for lang i forhold til den tilladte køretid på 4 timer og 30 minutter, og der sanktioneres for den for megen køretid. Da føreren fortsætter kørslen efter pausen på 20 minutter, skal den for korte "2. pause" sanktioneres med en pausebøde, da den er i intervallet 20-24 minutter.

I forbindelse med kontrol af køretid uden pauser undersøges det endvidere, om der kan blive tale om frakendelse af førerretten for føreren. For at der skal ske frakendelse, skal reglerne om køretid og den samlede pause være overskredet med mere end 30 %.

Som nævnt ovenfor under afsnittet "Afbrydelse af opmålingsperioden" er det kun pauser af en vis længde, der kan afbryde en opmålingsperiode. Som eksempel er nævnt, at en samlet pause i kørslen på 29 minutter ikke vil afbryde et kørselsforløb, ligesom der ved en opdelt pause vil blive set bort fra en "1. pause" på 9 minutter og en efterfølgende "2. pause" på 19 minutter.

Særligt om registrering af "pause" ved flermandsbetjening

Såfremt der er flere førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel, skal den tid, som en medfører (fører 2) tilbringer ved siden af fører 1, der faktisk fører køretøjet, registreres som "rådighedstid".

Af den tid, som fører 2 registrerer som "rådighedstid", og som tilbringes ved siden af den fører, der fører køretøjet, kan en periode på 45 minutter anses for at være en pause.



Der henvises til afsnit 5.4.7.3. og 5.5.9.3. og Kommissionens vejledningsnotat nr. 2 om registrering af rejsetid. Notatet er vedhæftet som bilag 2.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som køretid i opmålingsperioden. Kun tid, der er registreret under tidsgruppen ”afbrydelse i arbejdet og de daglige hvileperioder” accepteres som pause.

Tid registreret som andet arbejde eller rådighedstid, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, litra b og c, accepteres ikke som pause, medmindre der er tale om flermandsbetjening, hvor en periode på 45 minutter af medførerens rådighedstid, der tilbringes ved siden af den fører, der fører køretøjet, kan anses for at være en pause. Se afsnit ovenfor ”Særligt om registrering af pause ved flermandsbetjening”.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med et digitalt kontrolapparat, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning

Såfremt det kan dokumenteres, at der i forbindelse med lokale fragttaktiviteter udføres en særlig kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, er der mulighed for at anvende en særlig tolerance, der indebærer et fradrag i køretiden på op til 15 minutter pr. 4½ times køretid, når der er anvendt et digitalt kontrolapparat, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan denne tolerance kun anvendes ved digitale kontrolapparater, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009. Se nærmere herom i afsnit 4.2.11.4.

4.2.5.6. Eksempler

Der er vedhæftet 6 eksempler på opmåling af køretid uden pauser. I eksemplerne skal der alene ses på opmålingen af køretid uden pause. Når der i eksemplerne f.eks. er anført en hviletid på 8 timer, skal dette ikke vurderes med henblik på overtrædelse af kravet til hviletid på 9 timer.

For så vidt angår bøderne i eksemplerne bemærkes, at bøden oprundes til nærmeste hele beløb delvist med 500 kr. Hvis der er flere overtrædelser, foretages oprundingen først efter sammenlægning af bøderne.



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

Eksempel 1: Køretid uden pause, én pause og én fører, som overholder lovkravet.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 14:28 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:40 til kl. 13:23 og kl. 13:28 til kl. 14:28. Føreren har en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:40 og kl. 13:23 til kl. 13:28.
Overtrædelse	I den første kørselsperiode fra kl. 08:00 til 10:00 har føreren en samlet køretid på 2 timer. Herefter har føreren en lovlig pause på 40 minutter (45 minutter minus en tolerance på 5 minutter). Pausen på de 40 minutter afbryder den første kørselsperiode fra kl. 08:00 til 10:00, som dermed er lovlig. En ny kørselsperiode beregnes fra kl. 10:40 til kl. 13:23, hvor der afholdes en pause fra kl. 13:23 til kl. 13:28 i alt 5 minutter. Kørselsperioden fortsætter fra kl. 13:28 til kl. 14:28. Der er i tidsrummet en køretid på 3 timer og 43 minutter og ingen lovlig pause. Føreren overholder dermed lovkravet, som er 4 timer og 30 minutter.
Overtrædelsesprocent	Ingen
Overtrædelsesperiode	Ingen
Sanktion	Ingen



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

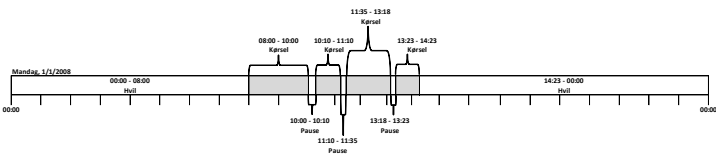
Eksempel 2: Køretid uden pause, én fører og én opdelt pause, som medfører pausebøde og en bøde for overtrædelse af køretiden.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 14:20 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:20 til kl. 13:15 og kl. 13:35 til kl. 14:20. Føreren har en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:20 og kl. 13:15 til kl. 13:35.
Overtrædelse	I den første kørselsperiode fra kl. 08:00 til 10:00 har føreren en samlet køretid på 2 timer. Herefter har føreren en 1. pause på 20 minutter, som ikke er tilstrækkelig lang til at afbryde kørselsperioden, men som kan accepteres som 1. pause ved opdelt pause. Derefter har føreren 2. pause på 20 minutter i tidsrummet kl. 13:15 til 13:35. Denne 2. pause afbryder kørselsperioden, og den samlede køretid udgør 4 timer og 55 minutter. Føreren overholder ikke lovkravet for køretid, som er 4 timer og 30 minutter, og den for megen køretid sanktioneres med bøde. Da 2. pause ligger i intervallet 20-24 minutter, skal der sanktioneres med en pausebøde, idet kørselsperioden fra kl. 08:00 til kl. 13:15 er på 4 timer og 55 minutter.
Overtrædelsesprocent	$25/270 = 9\%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har mandag den 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 13:15 en samlet køretid på 4 timer og 55 minutter mod tilladt 4 timer og 30 minutter. Føreren har en 1. pause kl. 10:00 til kl. 10:20 på 20 minutter, der opfylder mindstekravet på 10 minutter (15 minutter minus 5 minutter) og en 2. pause kl. 13:15 til kl. 13:35 på 20 minutter, som er den 2. pause af den opdelt pause, og som er tilstrækkelig til at afbryde kumulationen af køretiden på begge sider af pausen.
Sanktion	Mandag 1/1/2008: Pausebøde: Fører: 1.500 Vognmand: 3.000 Køretid: Fører: 9 % a kr. 100 = kr. 900 Vognmand: 9 % á kr. 200 = kr. 1.800



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

Eksempel 3: Køretid uden pause, én fører og opdelt pause, som overholder lovkravet.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 14:23 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:10 til kl. 11:10, kl. 11:35 til kl. 13:18 og kl. 13:23 til kl. 14:23. Føreren har en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:10, kl. 11:10 til kl. 11:35 og kl. 13:18 til kl. 13:23.
Overtrædelse	I den første kørselsperiode fra kl. 08:00 til 10:00 har føreren en køretid på 2 timer. Herefter har føreren en pause på 10 minutter fra kl. 10:00 til kl. 10:10. Fortsat kørsel på 1 time, og så en pause på 25 minutter fra kl. 11:10 til kl. 11:35. De to pauser tilsammen afslutter kørselsperioden, der udgør i alt 3 timer, og kørslen er lovlig. En ny kørselsperiode beregnes fra kl. 11:35 til kl. 13:18, hvor der afholdes en pause fra kl. 13:18 til kl. 13:23 i alt 5 minutter. Kørselsperioden fortsætter fra kl. 13:23 til kl. 14:23, hvor den afbrydes af et dagligt hvil. Køretid i alt på 2 timer og 48 minutter. Føreren overholder dermed lovkravet, som er 4 timer og 30 minutter.
Overtrædelsesprocent	Ingen
Overtrædelsesperiode	Ingen
Sanktion	Ingen



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

Eksempel 4: Køretid uden pause, én fører og tre pauser, hvor kun den ene pause kan accepteres, men den er for kort, hvilket medfører kumulation af køretiden.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 14:20 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:07 til kl. 11:07, kl. 11:32 til kl. 13:15 og kl. 13:20 til kl. 14:20. Endelig så har føreren en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:07, kl. 11:07 til kl. 11:32 og kl. 13:15 til kl. 13:20.
Overtrædelse	Føreren har i perioden mandag kl. 08:00 til kl. 14:20 en samlet køretid på 5 timer og 43 minutter og har i samme periode haft tre pauser på hhv. 7, 25 minutter og 5 minutter. Pausen på 7 minutter er ikke lovlig, da 1. pause mindst skal være 10 minutter (15 minutter minus 5 minutter) og pausen på 5 minutter er heller ikke en lovlig pause. Der har kun været holdt én lovlig pause på 25 minutter i kørselsperioden. Da der mindst skulle have været afholdt en 1. pause på 10 minutter og en 2. pause på 20 minutter eller en samlet pause på mindst 30 minutter for at afbryde kørselsperioden, skal køretiden kumuleres på begge sider af pausen. Det betyder, at da kørselsperioden først afbrydes kl. 14:20 er den samlede køretid 5 timer og 43 minutter, som er 1 time og 13 minutter mere end tilladt.
Overtrædelsesprocent	$73/270 = 27 \%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har mandag den 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 14:20 en samlet køretid på 5 timer og 43 minutter mod tilladt 4 timer og 30 minutter. Føreren har en 1. pause kl. 10:00 til kl. 10:07 på 7 minutter, der ikke opfylder mindstekravet på 10 minutter (15 minutter minus 5 minutter). Pausen kl. 11:07 til 11:32 er ikke tilstrækkelig til at afbryde kumulationen af køretiden på begge sider af pausen.
Sanktion	Fører: 27 % á kr. 100 = kr. 2.700 Vognmand: 27 % á kr. 200 = kr. 5.400



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

Eksempel 5: Køretid uden pause, én fører og tre pauser, hvor kun den ene pause kan accepteres, men den er for kort, hvilket medfører kumulation af køretiden og en betinget frakendelse.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 14:37 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:07 til kl. 11:07, kl. 11:32 til kl. 13:32 og kl. 13:37 til kl. 14:37. Endelig så har føreren en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:07, kl. 11:07 til kl. 11:32 og kl. 13:32 til kl. 13:37.
Overtrædelse	Føreren har i perioden mandag kl. 08:00 til kl. 14:37 en samlet køretid på 6 timer. Føreren har i samme periode haft 3 pauser, på hhv. 7, 25 minutter og 5 minutter. Pausen på 7 minutter er ikke lovlig, da 1. pause mindst skal være 10 minutter (15 minutter minus 5 minutter), og pausen på 5 minutter er heller ikke en lovlig pause. Der har kun været holdt én lovlig pause på 25 minutter i kørselsperioden. Da der mindst skulle have været afholdt en 1. pause på 10 minutter og en 2. pause på 20 minutter eller en samlet pause på mindst 30 minutter for at afbryde kørselsperioden, skal køretiden kumuleres på begge sider af pausen. Det betyder, at da kørselsperioden først afbrydes kl. 14:37, er den samlede køretid 6 timer, som er 1 time og 30 minutter mere end tilladt.
Overtrædelsesprocent	$90/270 = 33 \%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har i perioden mandag kl. 08:00 til kl. 14:37 en samlet køretid på 6 timer mod tilladt 4 timer og 30 minutter. I perioden har føreren i tidsrummet kl. 11:07 til kl. 11:32 en pause på 25 minutter, hvilket kun er tilstrækkeligt til at afbryde kørselsperioden, hvis der forud havde været afholdt en 1. pause på mindst 10 minutter (15 minutter minus 5 minutter), hvilket ikke er tilfældet.
Sanktion	Fører: 33 % á kr. 100 = kr. 3.300 og betinget frakendelse af førerretten, da både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30%. Vognmand: 33 % á kr. 200 = kr. 6.600



Afsnit 4.2.5. Køretid uden pauser

Eksempel 6: Køretid uden pause, én fører og to pauser, som ikke overholder lovkravet, bøde for meget køretid og betinget frakendelse.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:45 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00, kl. 10:30 til kl. 14:40 og kl. 14:45 til kl. 16:45. Føreren har en pause i perioden mandag 1/1/2008 kl. 10:00 til kl. 10:30 og kl. 14:40 til kl. 14:45.
Overtrædelse	I den første kørselsperiode fra kl. 08:00 til kl. 10:00 har føreren en køretid på 2 timer. Herefter har føreren en pause på 30 minutter i tidsrummet kl. 10:00 til 10:30. Denne pause afbryder kørselsperioden og dermed kumulationen af køretid, selv om pausen er 10 minutter kortere end en lovlig pause på 40 minutter (45 minutter minus en tolerance på 5 minutter). En ny kørselsperiode beregnes fra kl. 10:30 til 16:45, hvor der holdes en pause fra kl. 14:40 til 14:45, i alt 5 minutter, hvilket ikke er en lovlig pause, der afbryder kumulationen af køretid. Det betyder, at da kørselsperioden først afbrydes kl. 16:45, er den samlede køretid 6 timer og 10 minutter, som er 1 time og 40 minutter mere end tilladt.
Overtrædelsesprocent	100/270=37 %
Overtrædelsesperiode	Føreren har i perioden fra kl. 10:30 til kl. 16:45 en samlet køretid på 6 timer og 10 minutter, mod tilladt 4 timer og 30 minutter.
Sanktion	Mandag 1/1/2008: Køretid: Fører: 37 % á kr. 100 = kr. 3.700 og betinget frakendelse af førerretten, da både reglerne om køretid og den samlede pause er overskredet med mere end 30%. Vognmand: 37 % á kr. 200 = kr. 7.400



4.2.6. Daglig hviletid – 1 fører – artikel 8, stk. 1-4 og 8

4.2.6.1. Reglen

Artikel 8, stk. 2: Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid. Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24-timersperioden, er på mindst 9 timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.

Artikel 8, stk. 3: En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.

Artikel 8, stk. 4: Føreren må højst holde 3 reducerede hviletider mellem 2 ugentlige hviletider.

Artikel 8, stk. 8: Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kantiilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

4.2.6.2. Definitioner i forordning 561/2006

”Hvil” (artikel 4, litra f): Enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid.

”Daglig hviletid” (artikel 4, litra g): Den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid. Dette begreb dækker ”regulær daglig hviletid” og ”reduceret” daglig hviletid”:

- ”Regulær daglig hviletid”: Ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiaert tages i 2 perioder, hvoraf den første skal være på mindst 3 sammenhængende timer og den anden på mindst 9 sammenhængende timer.
- ”Reduceret daglig hviletid”: Ethvert hvil på mindst 9 sammenhængende timer, men mindre end 11 timer.

4.2.6.3. Opmålingsperiode

Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.

Opmålingsperioden for den daglige hviletid begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlig hviletid, og 24 timer frem eller indtil afslutningen af et dagligt hvil, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 24 timer. På tilsvarende måde begynder opmålingsperioden for den daglige hviletid på tidspunktet, hvor føreren efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlig hviletid udfører andet arbejde eller



står til rådighed for virksomheden (rådighedstid), jf. definitionen for ”føreren aktiverer kontrolapparatet”.

Opmålingsperioden afsluttes således senest 24 timer efter, at føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen på den foregående daglige eller ugentlige hviletid. Den næste opmålingsperiode starter således som udgangspunkt på dette tidspunkt. Falder ”24-timersperioden” midt i en kørsel, starter den nye opmålingsperiode straks. Falder ”24-timersperioden” imidlertid i en hviletid, starter den nye opmålingsperiode først, når føreren aktiverer kontrolapparatet på ny efter afslutningen af hvilet.

Det betyder, at i det tilfælde, hvor ”24-timersperioden” falder midt i en hviletid, slutter aflæsning af den længst opnåelige daglige hviletid på det tidspunkt, hvor de 24 timer slutter. I et eksempel, hvor en daglig arbejdsperiode starter en mandag kl. 00.00, vil ”24-timersperioden” slutte mandag kl. 24.00. Hvis den daglige hviletid indledes mandag kl. 18.00 og afsluttes tirsdag kl. 5.00, slutter ”24-timersperioden” mandag kl. 24.00, og der aflæses det længst opnåelige hvil i ”24-timersperioden”, hvilket er de seks timer fra mandag kl. 18.00 til mandag kl. 24.00. Der sanktioneres for det for korte daglige hvil i ”24-timersperioden”. Næste ”24-timersperiode” starter ved afslutningen af hvilet tirsdag kl. 5.00, når føreren på ny aktiverer kontrolapparatet.

Særlig om daglig hviletid ved ”undtaget-kørsel”

Hvis en fører i en daglig arbejdsperiode, der ikke er afsluttet med en daglig eller ugentlig hviletid, efter at have udført kørsel, der er omfattet af forordningen, skal udføre ”undtaget-kørsel”, betyder det, at han ”går ud af forordningen”, når han påbegynder ”undtaget-kørsel”. Det har den betydning, at tidspunktet for lovlig afholdelse af det daglige hvil kan udskydes, således at det daglige hvil først skal holdes, når den pågældende ”undtaget-kørsel” er ophørt. Det er dog et krav, at der skal holdes en daglig eller en ugentlig hviletid, inden den pågældende fører på ny udfører kørsel, der er omfattet af forordningen, dvs. inden han på ny ”går ind i forordningen”. Herved tilgodeses, at føreren ikke er omfattet af forordningen, når vedkommende udfører ”undtaget-kørsel”, der netop er karakteriseret ved, at der er tale om kørsel, der ikke er omfattet af forordningen. Da kørslen udføres i en daglig arbejdsperiode, hvor der også er udført kørsel, der er omfattet af forordningen, skal ”undtaget-kørsel” registreres som andet arbejde i overensstemmelse med artikel 6, stk. 5.

Hvis føreren i en arbejdsperiode begynder med ”undtaget-kørsel” og derefter udfører kørsel, der er omfattet af forordningen, skal ”undtaget-kørslen” registreres som andet arbejde, og kravet om afholdelse af daglig hviletid indenfor 24-timersperioden skal overholdes, da føreren ”går ind i forordningen” og bliver omfattet af denne.

Hvis føreren i perioden mellem to ugentlige hviletider udelukkende har udført ”undtaget-kørsel”, er han ude af forordningen og derfor ikke omfattet af forordningens artikel 6-8. Føreren skal dog holde en ugentlig hviletid, inden der på ny udføres kørsel, der er omfattet af forordningen.

For så vidt angår afholdelse af ugentlig hviletid henvises til afsnit 4.2.8.3., hvoraf det fremgår, at det ikke er muligt at udskyde afholdelse af den ugentlige hviletid i tilfælde, hvor føreren mellem to ugentlige hviletider udfører såvel ”undtaget-kørsel” som kørsel, der er omfattet af forordningen.



4.2.6.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvise overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvise overskridelse til arbejdsgiveren.

Sanktionstolerancen ved dagligt hvil er herefter:

1) Regulær daglig hviletid:

- 11 sammenhængende timer – hvilet må herefter ikke være kortere end 10 timer og 28 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige hviletid til 10 timer og 27 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse.
- Opdelt hvil i 3 + 9 sammenhængende timer, i alt 12 timer – hvilet må herefter ikke være kortere end 11 timer og 25 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den opdelte regulære daglige hviletid således til i alt 11 timer og 24 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse. Om opmåling af opdelt regulær daglig hviletid og krav til længden af den første hvileperiode henvises til afsnit 4.2.6.5.

Sanktionstolerancen på en opdelt regulær daglig hviletid på 35 minutter kan anvendes på den samlede opmålte hviletid, hvilket betyder, at det er uden betydning, om tolerancen gives på den korte eller den lange del af det opdelte hvil.

Som et eksempel kan nævnes, at hvis den opdelte hviletid er afholdt med et 1. hvil på 2 timer og 25 minutter og et 2. hvil på 9 timer, i alt 11 timer og 25 minutter, er overtrædelsen straffri. Tilsvarende gælder, hvis det 1. hvil er afholdt med f.eks. 2 timer og 45 minutter og det 2. hvil er afholdt med 8 timer og 40 minutter, i alt 11 timer og 25 minutter. Er det samlede opdelte regulære hvil kortere end i alt 11 timer og 25 minutter, foreligger der en overtrædelse, der skal sanktioneres.

2) Reduceret daglig hviletid (maksimalt 3 gange mellem 2 ugentlige hviletider):

- Den reducerede daglige hviletid må herefter ikke være kortere end 8 timer og 34 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige reducerede hviletid således til 8 timer og 33 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse.

Særlig sanktionstolerance ved sammenlægning af køretid (kumulation)

I tilfælde, hvor der afholdes et for kort hvil, skal køretiden på begge sider af det for korte hvil som udgangspunkt sammenlægges.



Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er kortere end 7 timer. Det betyder, at opmåling af den daglige køretid slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer. Det betyder endvidere, at opmåling af den køretid, der ligger efter hviletiden på mindst 7 timer, begynder ved afslutningen af den sammenhængende hviletid på mindst 7 timer.

Der henvises til Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til køre- og hviletidsforordningen, der er vedhæftet som bilag 8.

Den overtrædelse af reglen om dagligt hvil, der kan konstateres inden for 24-timersperioden, f.eks. afholdelse af et hvil på 7 timer i forhold til kravet om afholdelse af en reduceret daglig hviletid på mindst 8 timer og 34 minutter (kravet er 9 timer og den generelle sanktionstolerance er 5 %), sanktioneres med en bøde, men der vil ikke ske sammenlægning af køretiden.

Omvendt betyder det, at afholder føreren et hvil, der har en varighed, der er kortere end 7 timer, sammenlægges køretiden før det for korte hvil med køretiden efter det for korte hvil, og indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil, som kan afbryde opmålingsperioden, dvs. et hvil på mindst 7 sammenhængende timer.

Mulighed for afbrydelse af daglig hviletid

En daglig hviletid kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der er dog mulighed for lovlig afbrydelse af hviletid i følgende tilfælde:

- Såfremt ”færgereglen” i artikel 9, stk. 1, kan finde anvendelse, må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Se afsnit 4.2.9. Hviletiden forlænges med den tid afbrydelserne tager.
- Der kan under afholdelse af et dagligt hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i et ganske kort øjeblik og over kort afstand. I sådanne særlige tilfælde, og hvor årsagen til afbrydelsen er dokumenteret, vil der være mulighed for ved en efterfølgende kontrol at udvise en vis tolerance efter en konkret vurdering af årsagen til afbrydelsen. Se afsnit 4.2.11.3.

Såfremt ”force-majeure reglen” i artikel 12 kan finde anvendelse, kan det for det daglige hvil betyde, at hvilet påbegyndes for sent og derfor ikke bliver afholdt inden for 24-timersperioden. Se afsnit 4.2.11.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede køretid eller hviletid isoleret set er overskredet med mere end 30 %. Det betyder, at køretid og hviletid i et kørselsforløb vurderes hver for sig, således at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid.



I et eksempel, hvor føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6½ timer og en ny daglig køretid på 9 timer, skal køretiden sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for lange køretid og dels for det for korte hvil. Derimod skal der ikke ske frakendelse af førerretten, fordi hverken køretiden på hver side af hvilet eller hviletiden (i forhold til reduceret daglig hviletid) isoleret set er overskredet med mere end 30 %.

Som et eksempel på, at der skal ske frakendelse af førerretten, kan nævnes, at føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6 timer og en ny daglig køretid på 9 timer. Køretiden skal sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for lange køretid og dels for det for korte hvil. Derudover skal førerretten frakendes, fordi hviletiden (i forhold til reduceret daglig hviletid) isoleret set er mere end 30 % for kort.

Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.6.5. Opmålingsmetode

Diagrammark

Opmålingen begynder, når føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af en daglig eller en ugentlig hviletid. Senest 24 timer efter dette tidspunkt skal den næste daglige hviletid være afsluttet. Det er ikke tilstrækkeligt, at hviletiden er påbegyndt inden 24-timersperiodens udløb. Den daglige hviletid skal være påbegyndt således, at hviletiden kan afholdes indenfor 24-timersperioden. Hvis føreren f.eks. skal afholde en daglige hviletid på 11 timer, skal hviletiden være påbegyndt senest 13 timer efter, at den daglige arbejdsperiode er begyndt.

Der er ikke krav om, at føreren anvender diagrammark (eller førerkort) under hvil, der afslutter den daglige arbejdsperiode, heller ikke hvis hvilet afholdes i køretøjet, mens det holder stille.

Det bemærkes, at det kun er daglig hviletid og reduceret ugentlig hviletid, der kan tilbringes i køretøjet, og kun hvis køretøjet holder stille og er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, jf. artikel 8, stk. 8.

Det bemærkes endvidere i den forbindelse, at føreren altid skal anvende diagrammark eller førerkort under kørsel og i den daglige arbejdsperiode.

Anvendes der ikke diagrammark (eller førerkort) under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter opmålingsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer kontrolapparatet på ny. Det lægges herefter til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil, og der foretages en opmåling af længden af det afholdte hvil.



Anvendes der diagrammark under hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Hviletiden aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i tidsgrupperne. ”Tynd” optegnelse i tidsgruppen for hviletid markerer, at føreren har hvilet. Kun tid, der er registreret på diagramarket som hviletid, accepteres som daglig hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighedstid accepteres ikke som daglig hviletid.

Såfremt diagramarket har været anvendt under hvil, kontrolleres det endvidere, at der ikke i perioden, hvor føreren har afholdt hvil, har været kørt i køretøjet. Er der markering for kørsel i hviletiden, kontrolleres det, om føreren har angivet en årsag hertil på bagsiden af diagramarket. Udover muligheden for at afbryde en regulær daglig hviletid, der er nævnt i artikel 9 (færgereglen), se afsnit 4.2.9., og muligheden for påbudt afbrydelse af hvilet, se afsnit 4.2.11.3., er det ikke lovligt at afbryde det daglige hvil.

Diagramarket undersøges herefter for afholdelse af en regulær daglig hviletid på mindst 11 timer (10 timer og 28 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænsen).

Findes der ikke inden for opmålingsperioden et sammenhængende hvil på 11 timer, undersøges diagramarket for en opdelt regulær daglig hviletid på mindst 3 timer efterfulgt af en hviletid på mindst 9 timer, i alt 12 timer (11 timer og 25 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænse).

Ved vurderingen af, om der er afholdt et opdelt regulært dagligt hvil og ikke et reduceret dagligt hvil, skal der udover den lange del af det opdelte hvil, der afslutter den daglige arbejdsperiode, kunne opmåles yderligere en sammenhængende hvileperiode på mindst 3 timer i den daglige arbejdsperiode. Den samlede opdelte regulære daglige hviletid vurderes derefter i forhold til kravet om dets varighed, som er 3 + 9 timer, i alt 12 timer.

Den første (korte) del af en opdelt regulær hviletid skal være sammenhængende og kan ikke bestå af en række hvil, der lægges sammen. Hvis den samlede sanktionstolerance på 35 minutter anvendes på den første del af den opdelte regulære hviletid, skal dette hvil minimum være på 2 timer og 25 minutter.

Hvis der er flere sammenhængende hvileperioder i den daglige arbejdsperiode, kan den længste af disse, der opfylder minimumskravet på 2 timer og 25 minutter, anses som den første sammenhængende hvileperiode i et opdelt hvil.

Hvis den sammenhængende første hvileperiode i den opdelte regulære daglige hviletid er længere end 3 timer, f.eks. 4 timer, kan den overskydende tid på 1 time ikke anvendes som en del af det opdelte hvil.

Det er således alene hvileperioder i den daglige arbejdsperiode på minimum 2 timer og 25 minutter op til maksimum 3 timer, der kan anses for første (korte) del af en opdelt regulær hviletid.

I et eksempel, hvor den første del af det opdelte hvil er på 2 timer og 25 minutter, og anden del er på 9 timer, er det samlede hvil på 11 timer og 25 minutter og opfylder kravet til en opdelt regulær daglig hviletid på 3+9 timer, i alt 12 timer.



I et eksempel, hvor den første del af det opdelt hvile er på 2 timer og 50 minutter, og anden del er på 8 timer og 35 minutter, er det samlede hvil på 11 timer og 25 minutter og opfylder kravet til en opdelt regulær daglig hviletid på 3+9 timer, i alt 12 timer.

I et eksempel, hvor den første del af det opdelt hvile er på 4 timer, og anden del er på 8 timer og 25 minutter, er det kun de 3 timer fra den første del af hvilet, der kan indgå i beregningen. Det betyder, at det samlede hvil er på 3+8 timer og 25 minutter, i alt 11 timer og 25 minutter, og opfylder kravet til en opdelt regulær daglig hviletid på 3+9 timer, i alt 12 timer.

I tilfælde, hvor den første del af det opdelt hvile er på under 2 timer og 25 minutter, kan det ikke anses for et opdelt hvil, og der ses alene på den lange del af hviletiden, som vurderes i forhold til enten en regulær daglig hviletid på 11 timer eller en reduceret daglig hviletid på 9 timer.

Såfremt der ikke findes en regulær daglig hviletid (samlet eller opdelt regulært dagligt hvil) på diagramarket, undersøges diagramarket for et reduceret dagligt hvil på 9 timer (8 timer og 34 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænsen). Konstateres der ved kontrollen hvil, som er længere end 9 timer, men kortere end 11 timer, skal hvilet betragtes som et reduceret dagligt hvil, jf. artikel 8, stk. 2. Konstateres der på diagramarkene hviletider, der er kortere end 9 timer (8 timer og 34 minutter), bedømmes disse ligeledes som reducerede hvil, og den procentvise overskridelse af reglen beregnes i forhold til et reduceret hvil (9 timer).

Det kontrolleres i den forbindelse, at der maksimalt er afholdt 3 reducerede daglige hviletider mellem 2 ugentlige hviletider, jf. artikel 8, stk. 4, og afsnit 4.2.8. om ugentlig hviletid.

Hvis der er afholdt mere end 3 reducerede daglige hviletider, ses der på de faktisk afholdte hviletider mellem to ugentlige hviletider, herunder om der er afholdt opdelt regulær daglig hviletid.

Sanktionen for manglende hviletid skal altid fastsættes således, at hviletiderne vurderes på den for føreren gunstigste måde, uanset om der sanktioneres med bøde eller med frakendelse af førerretten.

Det betyder, at en hviletid som udgangspunkt skal opmåles således, at forskellen mellem det faktisk afholdte hvil og det krævede hvil er mindst, hvorved udmåling af bødesanktionen vil være mindst. Såfremt denne opmåling viser sig at være til ugunst for føreren, idet den medfører frakendelse af førerretten, hvor en anden opmåling ikke ville medføre frakendelse, men en højere bødesanktion, skal opmålingen foretages på ny, jf. nedenfor.

Opmåling på gunstigste måde i relation til bødesanktion

Opmåling af hviletider skal ske på den for føreren gunstigste måde i relation til bødesanktionen, således at denne som udgangspunkt bliver mindst muligt.

Det betyder, at hvis der eksempelvis mellem to ugentlige hviletider findes f.eks. 3 dage (24-timersperioder) med hviletider på 9 timer og 3 dage med hviletider på 10 timer, vil det gunstigste være at betragte de 3 hviletider på 9 timer som reducerede hviletider, og de 3 hviletider på 10 timer som hvil, hvor der mangler 1 time i hvert hvil for at opfylde kravet til en regulær hviletid på mindst 11 timer.



I et eksempel kunne der mellem to ugentlige hviletider findes f.eks. 1 dag med en hviletid på 9½ timer, 1 dag med en hviletid på 9 timer, 1 dag med en hviletid på 8½ timer, 1 dag med en hviletid på 7 timer, 1 dag med en hviletid på 8 timer, og 1 dag med en hviletid på 8 timer. I dette eksempel opfylder 2 hvil forordningens krav om 9 timers reduceret hvil. De øvrige 4 hvil opfylder hverken kravet til regulært eller reduceret hvil. Når sanktionen for de for korte hviletider skal udmåles, er det nødvendigt at udfinde, hvilke for korte hvil der på den for føreren gunstigste måde vil give den mindste sanktion. Det vil være de hviletider, hvor der er den mindste forskel mellem kravet til et reduceret og et regulært hvil og de faktisk afholdte hviletider. I de tre tilfælde med hviletider på 9½, 9 og 8½ timer vil forskellen til et regulært hvil på 11 timer være mindst og for de tre tilfælde med 7, 8 og 8 timer vil forskellen til et reduceret hvil være mindst. Udmålingen af sanktionen skal derfor for hviletiderne på 9½, 9 og 8½ timer ske i forhold til en regulær hviletid på mindst 11 timer og for hviletiderne på 7, 8 og 8 timer ske i forhold til en reduceret daglig hviletid på mindst 9 timer.

Såfremt der i stedet for et regulært dagligt hvil på 11 sammenhængende timer er afholdt et opdelt hvil på 3 + 9 timer, i alt 12 timer, skal der tages højde herfor, således at hviletiderne også i den situation vurderes på den for føreren gunstigste måde. Det vil have betydning i de situationer, hvor det mellem to ugentlige hviletider kan konstateres, at der er afholdt 3 reducerede daglige hviletider, og de øvrige hviletider derfor skal vurderes i forhold til kravet om regulært dagligt hvil på henholdsvis 11 sammenhængende timer eller opdelt hvil på 3 + 9 timer i alt 12 timer.

I et eksempel kunne der mellem to ugentlige hviletider findes f.eks. 1 dag med en hviletid på 9 timer, 1 dag med en hviletid på 9 timer, 1 dag med en hviletid på 8 timer, 1 dag med en hviletid på 10 timer, og 1 dag med en opdelt regulær daglig hviletid på hviletid på 3 + 7 timer, i alt 10 timer. I dette eksempel opfylder 3 hvil forordningens krav om 9 timers reduceret hvil. De øvrige 3 hvil opfylder hverken kravet til regulært hvil på 11 sammenhængende timer eller et opdelt regulært hvil på 3 + 9, i alt 12 timer. Når sanktionen for de for korte hviletider skal udmåles, er det nødvendigt at udfinde, hvilke for korte hvil der på den for føreren gunstigste måde vil give den mindste sanktion. Det vil være de hviletider, hvor der er den mindste forskel mellem kravet til et reduceret og et regulært hvil og de faktisk afholdte hviletider. I de to tilfælde med hviletider på 9 timer og hviletiden på 8 timer vil forskellen til et reduceret hvil være mindst. I de to tilfælde med hviletider på 10 timer vil forskellen til en regulær hviletid på 11 sammenhængende timer være mindst, og ved det opdelt hvile hvil på 3 + 7 timer vil forskellen til kravet om et opdelt hvil på mindst 12 timer være mindst (sammenlagt 10 timer i forhold til 12 timer er en overtrædelse på 16 %), idet forskellen mellem 7 timer og et regulært hvil på 11 timer vil være større (7 timer i forhold 11 timer er en overtrædelse på 36 %).

Opmåling på gunstigste måde i relation til frakendelse af førerretten

Der kan opstå tilfælde, hvor en opmåling på den ovenfor anførte måde giver den mindste bødesanktion, men hvor forskellen mellem den afholdte hviletid og mindstekravet til hviletid overstiger 30 % og derfor vil medføre en frakendelse af førerretten. Hvis der mellem to ugentlige hviletider er to hviletider, hvor der mangler mere end 30 % af den daglige hviletid, vil der blive tale om en ubetinget frakendelse af førerretten. Hvis dette forhold opstår, fordi opmålingen af hviletiden er foretaget ud fra ønsket om at opnå den mindste bødesanktion, men resultatet er en ubetinget frakendelse af førerretten, kan det være nødvendigt at opmåle hviletiderne, så de giver den for føreren mindste samlede sanktion i relation til frakendelse, men muligvis en højere bødesanktion.



Som et eksempel kan nævnes, at der mellem to ugentlige hviletider opmåles 4 hviletider på henholdsvis 1 hviletid på 6 timer og 3 hviletider på hver 7 timer. Der må maksimalt holdes tre reducerede hviletider på 9 timer. Som udgangspunkt i relation til bødesanktionen vil de tre hviletider, der giver den mindste bødesanktion i forhold til kravet om reduceret hvil, være hviletiden på 6 timer og to hviletider på hver 7 timer. Den 4. hviletid på 7 timer skal herefter bødesanktioneres i forhold til en regulær hviletid på 11 sammenhængende timer. Når der efterfølgende skal ses på frakendelse af førerretten, vil hvilet på 6 timer i forhold til et reduceret hvil på 9 timer være en overtrædelse på mere end 30 % og dermed give en betinget frakendelse af førerretten, ligesom den 4. hviletid på 7 timer, der vurderes i forhold til et regulært hvil på 11 timer, vil være en overtrædelse på mere end 30 % og dermed også give en betinget frakendelse af førerretten. Det betyder, at føreren i den situation samlet vil få en ubetinget frakendelse af førerretten. Hvis derimod de tre hviletider på 7 timer blev sanktioneret i forhold til et reduceret hvil på 9 timer, vil ingen af disse hviletider være overskredet med mere end 30 %. Den resterende hviletid på 6 timer skal så sammenholdes med et regulært hvil på 11 timer, og det giver en højere bøde og en overtrædelse på mere end 30 % og dermed en betinget frakendelse af førerretten, men der vil med den opmåling ikke blive tale om ubetinget frakendelse af førerretten.

Det er derfor altid nødvendigt ved opmåling af hviletider mellem to ugentlige hviletider, hvor der påtænkes sanktionering med frakendelse af førerretten, at gennemgå opmålingen på ny for at sikre, at opmålingen giver den for føreren gunstigste sanktion.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som hviletid i opmålingsperioden

4.2.6.6. Eksempler

Der er vedhæftet 2 eksempler.



Afsnit 4.2.6. Daglig hviletid – 1 fører – artikel 8, stk. 2-4, og stk. 8

Eksempel 1: Daglig hviletid, én fører med to køreperioder og to hvileperioder inden for 24 timer, hvor et reduceret hvil ikke opnås.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00 og kl. 16:00 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 10:00 til kl. 16:00.
Overtrædelse	Det længste hvil i kørselsperioden er på 8 timer i perioden mandag den 1/1/2008 kl. 16:00 til kl. 24:00. Da kravet til et reduceret hvil er 9 timer, så har føreren ikke afholdt et lovligt dagligt hvil. Da det afholdte hvil er på 8 timer kumuleres køretiden ikke.
Overtrædelsesprocent	$60/540 = 11 \%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har mandag den 1/1/2008 kl. 16:00 til kl. 24:00 afholdt et dagligt hvil på 8 timer, hvor kravet er et dagligt reduceret hvil på 9 timer.
Sanktion	Fører: 11 % á kr. 100 = kr. 1.100 Vognmand: 11 % á kr. 200 = kr. 2.200



Afsnit 4.2.6. Daglig hviletid – 1 fører – artikel 8, stk. 2-4, og stk. 8

Eksempel 2: Daglig hviletid, én fører med et kørselsforløb inden for to dage, hvor et reduceret hvil ikke opnås, og køretiden kumuleres.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioden mandag 1/1/2008 kl. 08:00 til kl. 10:00 og kl. 17:30 til kl. 24:00 samt tirsdag 2/1/2008 08:00 til kl. 10:00 og kl. 16:00 til kl. 24:00. Føreren kører i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 10:00 til 17:30 samt tirsdag 2/1/2008 kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 10:00 til 16:00.
Overtrædelse	Mandag den 1/1/2008 var det længste hvil i hele kørselsperioden (24 timer) 6½ timer, hvilket blev opnået i perioden mandag den 1/1/2008 kl. 17:30 til kl. 24:00. Da kravet til det mindste lovlige daglige hvil er 9 timer, så har føreren ikke afholdt et lovligt dagligt hvil. Da det afholdte hvil er kortere end 7 timer, kumuleres køretiden fra mandag 1/1/2008 med køretiden tirsdag 2/1/2008. Tirsdag den 2/1/2008 var det længste hvil i hele kørselsperioden 8 timer, hvilket blev opnået i perioden tirsdag den 2/1/2008 kl. 16:00 til kl. 24:00. Da kravet til det korteste lovlige daglige hvil er 9 timer, har føreren ikke afholdt et lovligt dagligt hvil.
Overtrædelsesprocent	Mandag 1/1/2008 $150/540 = 27\%$ Tirsdag 2/1/2008 $60/540 = 11\%$
Overtrædelsesperiode	Føreren har mandag den 1/1/2008 kl. 17:30 til kl. 24:00 afholdt et dagligt hvil på 6½ timer, hvor kravet er et dagligt reduceret hvil på 9 timer. Da det afholdte hvil er kortere end 7 timer, kumuleres køretiden med køretiden for tirsdag den 2/1/2008. Føreren har tirsdag den 2/1/2008 kl. 16:00 til kl. 24:00 afholdt et dagligt hvil på 8 timer, hvor kravet er et dagligt reduceret hvil på 9 timer.
Sanktion	Mandag 1/1/2008 Fører: 27 % á kr. 100 = kr. 2.700 Vognmand: 27 % á kr. 200 = kr. 5.400 Tirsdag 2/1/2008 Fører: 11 % á kr. 100 = kr. 1.100 Vognmand: 11 % á kr. 200 = kr. 2.200



4.2.7. Daglig hviletid – 2 førere/"flermandsbetjening" – artikel 8, stk. 5 og 8

Et køretøj kan betjenes af 2 eller flere førere.

Hvis betingelserne for "flermandsbetjening", jf. definitionen i forordningens artikel 4, litra o, er opfyldt, betyder det, at kravet til den daglige hviletid er på mindst 9 timer, som skal holdes inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid (30-timersperioden).

Hvis betingelserne for "flermandsbetjening" *ikke* er opfyldt, betyder det, at kravet til den daglige hviletid er det samme som for 1 fører, se afsnit 4.2.6. Det betyder, at hver fører inden for en 24-timersperiode skal afholde enten en regulær daglig hviletid på mindst 11 sammenhængende timer eller en opdelt daglig hviletid på mindst 3 sammenhængende timer efterfulgt af mindst 9 sammenhængende timer, i alt 12 timer, eller et reduceret dagligt hvil på mindst 9 timer.

Som et eksempel kan nævnes, at hvis fører 1 udfører kørsel i mere end 1 time, før fører 2 kommer om bord på køretøjet, er fører 1 omfattet af 24-timersperioden. Også fører 2 er omfattet af 24-timersperioden, medmindre fører 1 forlader køretøjet for at holde hvil efter senest 15 timer (for at holde en reduceret daglig hviletid på mindst 9 timer inden for 24-timersperioden), og der kommer en ny fører 3 om bord på køretøjet. I den situation vil fører 2 blive omfattet af 30-timersperioden ligesom fører 3, da der i den periode, hvor fører 2 og 3 er om bord, er tale om "flermandsbetjening". Hvis der ikke kommer en fører 3 om bord, er fører 1 og 2 således begge omfattet af 24-timersperioden.

Dette afsnit beskriver kravene til dagligt hvil, hvor betingelserne for "flermandsbetjening" er opfyldt, og hvor kravet til daglig hviletid er på mindst 9 timer, som skal holdes inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid.

4.2.7.1. Reglen

Artikel 8, stk. 5: Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst 9 timer inden for 30 timer efter afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.

Artikel 8, stk. 8: Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

4.2.7.2. Definitioner i forordning 561/2006

"Hvil" (artikel 4, litra f): enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid.



"Flermandsbetjening" (artikel 4, litra o): den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere ombord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden.

4.2.7.3. Opmålingsperiode

Inden for hver periode på 30 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal førerne have holdt en ny daglig hviletid.

Opmålingsperioden for den daglige hviletid begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid og 30 timer frem eller indtil afslutningen af et dagligt hvil, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 30 timer. På tilsvarende måde begynder opmålingsperioden for den daglige hviletid på tidspunktet, hvor føreren efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid udfører andet arbejde eller står til rådighed for virksomheden (rådgivningstid), jf. definitionen for "føreren aktiverer kontrolapparatet".

Opmålingsperioden afsluttes således 30 timer efter, at føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen på den foregående daglige eller ugentlige hviletid. Den næste opmålingsperiode starter således som udgangspunkt på dette tidspunkt. Falder "30-timersperioden" midt i en kørsel, starter den nye opmålingsperiode straks. Falder "30-timersperioden" imidlertid i en hviletid, starter den nye opmålingsperiode først, når føreren aktiverer kontrolapparatet på ny efter afslutningen af hvilet.

Det betyder, at i det tilfælde, hvor "30-timersperioden" falder midt i en hviletid, slutter aflæsning af den længst opnåelige daglige hviletid på det tidspunkt, hvor de 30 timer slutter. I et eksempel, hvor en daglig arbejdsperiode starter en mandag kl. 00.00, vil "30-timersperioden" slutte tirsdag kl. 06.00. Hvis den daglige hviletid indledes mandag kl. 23.00 og afsluttes tirsdag kl. 12.00, slutter "30-timersperioden" tirsdag kl. 06.00, og der aflæses det længst opnåelige hvil i "30-timersperioden", hvilket er de syv timer fra mandag kl. 23.00 til tirsdag kl. 06.00. Der sanktioneres for det for korte daglige hvil i "30-timersperioden". Næste "30-timersperiode" starter ved afslutningen af hvilet tirsdag kl. 12.00, når føreren på ny aktiverer kontrolapparatet.

Særlig om daglig hviletid ved "undtaget-kørsel"

Hvis en fører i en daglig arbejdsperiode, der ikke er afsluttet med en daglig eller ugentlig hviletid, efter at have udført kørsel, der er omfattet af forordningen, skal udføre "undtaget-kørsel", betyder det, at han "går ud af forordningen", når han påbegynder "undtaget-kørsel". Det har den betydning, at tidspunktet for lovlig afholdelse af det daglige hvil kan udskydes, således at det daglige hvil først skal holdes, når den pågældende "undtaget-kørsel" er ophørt. Det er dog et krav, at der skal holdes en daglig eller en ugentlig hviletid, inden den pågældende fører på ny udfører kørsel, der er omfattet af forordningen, dvs. inden han på ny "går ind i forordningen". Herved tilgodeses, at føreren ikke er omfattet af forordningen, når vedkommende udfører "undtaget-kørsel", der netop er karakteriseret ved, at der er tale om kørsel, der ikke er omfattet af forordningen. Da kørslen udføres i en daglig arbejdsperiode, hvor der også er udført kørsel, der er omfattet af forordningen, skal "undtaget-kørsel" registreres som andet arbejde i overensstemmelse med artikel 6, stk. 5.



Hvis føreren i en arbejdsperiode begynder med "undtaget-kørsel" og derefter udfører kørsel, der er omfattet af forordningen, skal "undtaget-kørslen" registreres som andet arbejde, og kravet om afholdelse af daglig hviletid indenfor 24-timersperioden (30-timersperiode ved flermandsbetjening) skal overholdes, da føreren "går ind i forordningen", og bliver omfattet af denne.

Hvis føreren i perioden mellem to ugentlige hviletider udelukkende har udført "undtaget-kørsel", er han ude af forordningen og derfor ikke omfattet af forordningens artikel 6-8. Føreren skal dog holde en ugentlig hviletid, inden der på ny udføres kørsel, der er omfattet af forordningen.

For så vidt angår afholdelse af ugentlig hviletid henvises til afsnit 4.2.8.3., hvoraf det fremgår, at det ikke er muligt at udskyde afholdelse af den ugentlige hviletid i tilfælde, hvor føreren mellem to ugentlige hviletider udfører såvel "undtaget-kørsel" som kørsel, der er omfattet af forordningen.

4.2.7.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

Den daglige hviletid ved flermandsbetjening af køretøjet må herefter ikke være kortere end 8 timer og 34 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den daglige hviletid således til 8 timer og 33 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse.

Særlig sanktionstolerance ved sammenlægning af køretid (kumulation):

I tilfælde, hvor der afholdes et for kort hvil, skal køretiden på begge sider af det for korte hvil som udgangspunkt sammenlægges.

Denne sammenlægning sker dog kun, hvis hvilet er kortere end 7 timer. Det betyder, at opmåling af den daglige køretid slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer. Det betyder endvidere, at opmåling af den køretid, der ligger efter hviletiden på mindst 7 timer, begynder ved afslutningen af den sammenhængende hviletid på mindst 7 timer.

Der henvises til Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til køre- og hviletidsforordningen, der er vedhæftet som bilag 8.

I forhold til kravet om et dagligt hvil på 9 timer ved flermandsbetjening af køretøjet betyder det, at opmålingsperioden for køretiden afbrydes, hvis førerne afholder et hvil på mindst 7 timer inden for 30 timer.

Den overtrædelse af reglen om dagligt hvil, der kan konstateres inden for de 30 timer, f.eks. ved afholdelse af et hvil på mindst 7 timer i forhold til kravet om mindst 9 timer (8 timer og 34 minutter accepteres, jf. 5% tolerancegrænse) sanktioneres med en bøde, men der vil ikke ske sammenlægning af køretiden.



Omvendt betyder det, at afholder førerne et hvil, der er kortere end 7 timer, sammenlægges køretiden før det for korte hvil med køretiden efter det for korte hvil, og indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil på mindst 7 sammenhængende timer, som kan afbryde opmålingsperioden.

Mulighed for afbrydelse af hviletid

En hviletid kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der er dog mulighed for lovlig afbrydelse af hviletid i følgende tilfælde:

- Såfremt ”færgereglen” i artikel 9, stk. 1, kan finde anvendelse, må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Se afsnit 4.2.9. Hviletiden forlænges med den tid, afbrydelserne tager.
- Der kan dog under afholdelse af et hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i et ganske kort øjeblik og over kort afstand. I sådanne særlige tilfælde, og hvor årsagen til afbrydelsen er dokumenteret, vil der være mulighed for ved en efterfølgende kontrol at udvise en vis tolerance efter en konkret vurdering af årsagen til afbrydelsen. Se afsnit 4.2.11.3.

Såfremt ”force-majeure reglen” i artikel 12 kan finde anvendelse, kan det for det daglige hvil betyde, at hvilet påbegyndes for sent og derfor ikke lovligt kan afholdes inden for 24-timersperioden (30-timersperiode, hvis betingelserne for ”flermandsbetjening” er opfyldt). Se afsnit 4.2.11.

Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede køretid eller hviletid isoleret set er overskredet med mere end 30 %. Det betyder, at køretid og hviletid i et kørselsforløb vurderes hver for sig, således at det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse af førerretten, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid.

I et eksempel, hvor føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6½ timer og en ny daglig køretid på 9 timer, skal køretiden sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for megen køretid og dels for det for korte hvil. Men der skal ikke ske frakendelse af førerretten, fordi hverken køretiden på hver side af hvilet eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 %.

Som et eksempel på, at der skal ske frakendelse af førerretten, kan nævnes, at føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6 timer og en ny daglig køretid på 9 timer. Køretiden skal sammenlægges på hver side af det for korte hvil, og der skal bødesanktioneres dels for den for megen køretid og dels for det for korte hvil. Derudover skal førerretten frakendes, fordi hviletiden isoleret set er overskredet med mere end 30 %.

Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt



eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.7.5. Opmålingsmetode

Diagramark

Det kontrolleres indledningsvis, at køretøjet har været flermandsbetjent i hele opmålingsperioden. Opmålingsperioden for den daglige hviletid begynder, når føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid og 30 timer frem eller indtil afslutningen af et dagligt hvil, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 30 timer.

Den 1. time i opmålingsperioden er ”valgfri”, hvilket betyder, at der vil være tale om flermandsbetjening af køretøjet, såfremt fører 2 stiger på køretøjet senest en time efter, at fører 1 har påbegyndt kørslen.

Opmålingen begynder, når føreren aktiverer kontrolapparatet efter afslutningen af en daglig eller en ugentlig hviletid. Senest 30 timer efter dette tidspunkt skal den næste daglige hviletid være afsluttet.

Det daglige hvil skal således påbegyndes senest 21 timer efter, at den daglige arbejdsperiode er begyndt.

Hvis føreren f.eks. afholder et dagligt hvil på 9 timer efter 15 timer, vil der efter afholdelsen af hvilet begynde en ny 30-timersperiode.

Der er ikke krav om, at førerne anvender diagramark (eller førerkort) under hvil, der afslutter den daglige arbejdsperiode, heller ikke hvis hvilet afholdes i køretøjet, mens det holder stille.

Det bemærkes, at det kun er daglig hviletid og reduceret ugentlig hviletid, der kan tilbringes i køretøjet, og kun hvis køretøjet holder stille og er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, jf. artikel 8, stk. 8.

Det bemærkes endvidere i den forbindelse, at føreren altid skal anvende diagramark eller førerkort under kørsel og i den daglige arbejdsperiode.

Anvendes der ikke diagramark (eller førerkort) under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter opmålingsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer kontrolapparatet på ny. Det lægges herefter til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil, og der foretages en opmåling af længden af det afholdte hvil.

Anvendes der diagramark under hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Hviletiden aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i tidsgrupperne. ”Tynd” optegnelse i tidsgruppen for hviletid markerer, at føreren har hvilet. Ved flermandsbetjening vil der altid være hvilemarkering for den fører, hvis diagramark



er placeret i kontrolapparatets førerposition. For medføreren kan det alene konstateres, om diagramarket har været placeret korrekt i medførersposition. Kun tid, der er registreret på diagramarket som hviletid, accepteres som daglig hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighedstid accepteres ikke som daglig hviletid.

Såfremt diagramark har været anvendt under hvil, kontrolleres det endvidere, at der ikke i perioden, hvor føreren har afholdt hvil, har været kørt i køretøjet. Er der markering for kørsel i hviletiden, kontrolleres det, om føreren har angivet en årsag hertil på bagsiden af diagramarket. Udover muligheden for at afbryde en regulær daglig hviletid, der er nævnt i artikel 9 (færgereglen), se afsnit 4.2.9., og muligheden for påbudt afbrydelse af hvilet, se afsnit 4.2.11.3., er det ikke lovligt at afbryde det daglige hvil.

Diagramarket undersøges herefter for afholdelse af et hvil på mindst 9 sammenhængende timer (8 timer og 34 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænsen).

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som hviletid i opmålingsperioden.

4.2.7.6. Eksempler

Der er vedhæftet 3 eksempler.



Afsnit 4.2.7. Daglig hviletid – 2 førere – artikel 8, stk. 2-4 og 8

Eksempel 1: Daglig hviletid, to førere med et kørselsforløb inden for to dage, hvor et lovligt hvil opnås.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Mandag 1/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 kører i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Fører 1 står til rådighed i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Endelig hviler fører 1 i perioden kl. 21:00 til 24:00 <u>Fører 2:</u> Fører 2 kører i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Fører 2 står til rådighed i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Endelig hviler fører 2 i perioden kl. 21:00 til 24:00 Tirsdag 2/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 06:00 og kl. 12:00 til kl. 24:00 Endelig står fører 1 til rådighed i perioden kl. 06:00 til kl. 12:00. <u>Fører 2:</u> Fører 2 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 06:00 og kl. 12:00 til kl. 24:00 Endelig kører fører 2 i perioden kl. 06:00 til kl. 12:00.
Overtrædelse	Da fører 1 og fører 2 har deltaget i flermandsbetjening i de anførte kørselsperioder, så skal begge førere have holdt en ny daglig hviletid på mindst 9 timer inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid. De 30 timer opmåles til perioden fra mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00. I denne periode har både fører 1 og fører 2 haft et hvil på 9 timer, som er afholdt i perioden mandag 1/1/2008 kl. 21:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00, hvorfor begge førere overholder lovkravet.



Overtrædelsesprocent	Ingen
Overtrædelsesperiode	Ingen
Sanktion	Ingen



Afsnit 4.2.7. Daglig hviletid – 2 førere – artikel 8, stk. 2-4 og 8

Eksempel 2: Daglig hviletid, to førere med et kørselsforløb inden for to dage, hvor et lovligt hvil for begge førere ikke opnås, men køretiden kumuleres ikke.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Mandag 1/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 kører i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Fører 1 står til rådighed i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Endelig hviler fører 1 i perioden kl. 21:00 til 24:00. <u>Fører 2:</u> Fører 2 kører i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Fører 2 står til rådighed i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Endelig hviler fører 2 i perioden kl. 21:00 til 24:00. Tirsdag 2/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 05:00 og kl. 12:00 til kl. 24:00. Endelig står fører 1 til rådighed i perioden kl. 05:00 til kl. 12:00. <u>Fører 2:</u> Fører 2 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 05:00 og kl. 12:00 til kl. 24:00. Endelig kører fører 2 i perioden kl. 05:00 til kl. 12:00.
Overtrædelse	Da fører 1 og fører 2 har deltaget i flermandsbetjening i de anførte kørselsperioder, så skal begge førere have holdt en ny daglig hviletid på mindst 9 timer inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid. De 30 timer opmåles til perioden fra mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00. I denne periode har fører 1 og fører 2 haft et hvil på 8 timer i perioden mandag 1/1/2008 kl. 21:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 05:00, hvorfor ingen af førerne overholder lovkravet. Da begge førere har haft et hvil på 8 timer kumuleres køretiden



	ikke.
Overtrædelsesprocent	Fører 1 60/540 = 11 % Fører 2 60/540 = 11 %
Overtrædelsesperiode	Fører 1 og 2 har i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00 haft en samlet dagligt hvil på 8 timer i perioden mandag 1/1/2008 kl. 21:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 05:00. Kravet til minimumshvilet er 9 timer, hvorfor begge fører mangler et hvil på 1 time.
Sanktion	Tirsdag 2/1/2008 Fører 1: 11 % á kr. 100 = kr. 1.100 Fører 2: 11 % á kr. 100 = kr. 1.100 Vognmand: 2 x 11 % á kr. 200 = kr. 4.400



Afsnit 4.2.7. Daglig hviletid – 2 førere – artikel 8, stk. 2-4 og 8

Eksempel 3: Daglig hviletid, to førere med et kørselsforløb inden for to dage, hvor et lovligt hvil for fører 2 ikke opnås, og køretiden kumuleres.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Mandag 1/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 kører i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Fører 1 står til rådighed i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Endelig hviler fører 1 i perioden kl. 21:00 til 24:00. <u>Fører 2:</u> Fører 2 kører i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Fører 2 står til rådighed i perioden kl. 00:00 til kl. 08:00 og kl. 16:00 til kl. 21:00. Endelig hviler fører 2 i perioden kl. 21:00 til 24:00. Tirsdag 2/1/2008 <u>Fører 1:</u> Fører 1 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 06:00 og kl. 12:00 til kl. 24:00. Endelig står fører 1 til rådighed i perioden kl. 06:00 til kl. 12:00. <u>Fører 2:</u> Fører 2 hviler i perioden kl. 00:00 til kl. 03:30 og kl. 12:00 til kl. 24:00. Fører 2 har andet arbejde i perioden kl. 03:30 til kl. 06:00. Endelig kører fører 2 i perioden kl. 06:00 til kl. 12:00.
Overtrædelse	Da fører 1 og fører 2 har deltaget i flermandsbetjening i de anførte kørselsperioder, så skal begge førere have holdt en ny daglig hviletid på mindst 9 timer inden for en periode på 30 timer efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid. De 30 timer opmåles til perioden fra mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00.



	Fører 1 opnår sit længste hvil på 9 timer i perioden mandag 1/1/2008 kl. 21:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 06:00, hvorfor fører 1 holder et lovligt dagligt hvil på 9 timer. Fører 2 opnår sit længste hvil på 6½ timer i perioden mandag 1/1/2008 kl. 21:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 03:30, hvorfor fører 2 ikke holder et lovligt dagligt hvil på 9 timer. Da det afholdte hvil er kortere end 7 timer, kumuleres køretiden for fører 2.
Overtrædelsesprocent	Fører 2 $150/540 = 27 \%$
Overtrædelsesperiode	Fører 2 har i perioden mandag 1/1/2008 kl. 00:00 til tirsdag 2/1/2008 kl. 03:30 haft en samlet dagligt hvil på 6½ timer, hvor kravet til minimumshvilet er 9 timer ikke overholdes. Fører 2 mangler et hvil på 2½ timer.
Sanktion	Tirsdag 2/1/2008 Fører 2: 27 % á kr. 100 = kr. 2.700 Vognmand: 27 % á kr. 200 = kr. 5.400



4.2.8. Ugentlig hviletid – artikel 8, stk. 6-9

4.2.8.1. Reglen

Artikel 8, stk. 6: I to på hinanden følgende uger skal en fører holde mindst:

- to regulære ugentlige hviletider, eller
- en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. Denne reduktion skal dog kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden 3 uger efter udløbet af den pågældende uge.

En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24-timersperioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Artikel 8, stk. 6a (se afsnit 4.2.8.6. Særligt om 12-dages reglen for international buskørsel): Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående international personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:

- a) kørselen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer i en medlemsstat eller et tredjeland, hvorpå denne forordning finder anvendelse, der er forskellig fra det land, hvor kørselen er begyndt
- b) føreren efter anvendelse af undtagelsen tager:
 - i) enten to regulære ugentlige hviletidsperioder, eller
 - ii) en regulær ugentlig hviletidsperiode og en reduceret ugentlig hviletidsperiode på mindst 24 timer. Reduktionen skal imidlertid som compensation erstattes med en tilsvarende hviletidsperiode, der tages samlet inden afslutningen af den tredje uge efter slutningen af undtagelsesperioden
- c) køretøjet efter den 1. januar 2014 er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, og
- d) køretøjet efter den 1. januar 2014, hvis kørsel finder sted i perioden mellem kl. 22.00 og 06.00, er dobbeltbemandet, eller køretiden, jf. artikel 7, reduceres til tre timer.

Artikel 8, stk. 7: Hvile, der tages som compensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst 9 timer.

Artikel 8, stk. 8: Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.



Artikel 8, stk. 9: En ugentlig hviletid, der falder inden for to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

4.2.8.2. Definitioner i forordning 561/2006

"Hvil" (artikel 4, litra f): enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid.

"Ugentlig hviletid" (artikel 4, litra h): en ugentlig periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker "regulær ugentlig hviletid" og "reduceret ugentlig hviletid":

- "Regulær ugentlig hviletid": ethvert hvil på mindst 45 timer.
- "Reduceret ugentlig hviletid": ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk.

"Uge" (artikel 4, litra i): tidsrummet mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00.

4.2.8.3. Opmålingsperiode

Et ugentligt hvil skal holdes indenfor en uge, der er defineret i artikel 4, litra i, som tidsrummet mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00, og påbegyndes senest efter seks 24-timers perioder fra afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Hvornår en ugentlig hviletid skal afholdes, regnes således fra den dag i den foregående uge, hvor den ugentlige hviletid blev afsluttet.

Det er ikke muligt at udskyde afholdelsen af den ugentlige hviletid til et senere tidspunkt f.eks. i den følgende uge, hvis der eksempelvis i den omhandlede periode udføres såvel kørsel, der er omfattet af forordningen, som kørsel, der er undtaget.

Hvis en fører f.eks. har sluttet sit ugentlige hvil en torsdag kl. 16.00, skal han starte det næste ugentlige hvil senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24-timersperioder, dvs. onsdag kl. 16.00 i den følgende uge, uanset hvad den pågældende fører i øvrigt har foretaget sig i de 6x24 timer siden afslutningen af det sidste hvil. Det er således uden betydning, om han har udført kørsel omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne eller "undtaget-kørsel", har lavet andet arbejde, har stået til rådighed eller kun har kørt 2 dage i den pågældende periode. Det betyder, at hvis føreren mellem to ugentlige hviletider udfører såvel "undtaget-kørsel" som kørsel, der er omfattet af forordningen, er han omfattet af kravet i forordningens artikel 8 om afholdelse af ugentlig hviletid.

Hvis føreren i perioden mellem to ugentlige hviletider udelukkende har udført "undtaget-kørsel", er han ude af forordningen og derfor ikke omfattet af forordningens artikel 6-8. Føreren skal dog holde en ugentlig hviletid, inden der på ny udføres kørsel, der er omfattet af forordningen.



Den ugentlige hviletid opmåles således som længden af ugentlige hviletider inden for opmålingsperioden. Opmålingsperioden for den ugentlige hviletid er perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

4.2.8.4. Tolerancer og sanktioner

Generel sanktionstolerance

Der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 % ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen (sanktionstolerance). Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 % eller mere. En overskridelse på 5 % sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til arbejdsgiveren. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

Sanktionstolerancen ved ugentligt hvil er følgende:

1) Regulær ugentlig hviletid:

- 45 sammenhængende timer – hvilet må herefter ikke være kortere end 42 timer og 46 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den ugentlige hviletid til 42 timer og 45 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse.

2) Reduceret ugentlig hviletid:

- 24 sammenhængende timer - den reducerede ugentlige hviletid må herefter ikke være kortere end 22 timer og 49 minutter (sanktionstolerance). Opmåles den reducerede ugentlige hviletid til 22 timer og 48 minutter eller kortere, foreligger der en overtrædelse.

Mulighed for afbrydelse af det ugentlige hvil

En ugentlig hviletid kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der er dog mulighed for lovlig afbrydelse af en reduceret ugentlig hviletid, der lovligt holdes i et køretøj, der holder stille, jf. artikel 8, stk. 8, såfremt der uventet opstår ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i et ganske kort øjeblik og over kort afstand. I sådanne særlige tilfælde, og hvor årsagen til afbrydelsen er dokumenteret, vil der være mulighed for ved en efterfølgende kontrol at udvise en vis tolerance efter en konkret vurdering af årsagen til afbrydelsen. Se afsnit 4.2.11.3.

Såfremt ”force-majeure-reglen” i artikel 12 kan finde anvendelse, kan det for det ugentlige hvil betyde, at hvilet påbegyndes for sent. Se afsnit 4.2.11.2.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.



Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

4.2.8.5. Opmålingsmetode

Diagramark

Opmålingsperioden for ugentlig hviletid inden for 2 på hinanden følgende uger er perioden fra mandag kl. 00.00 i uge 1 til søndag kl. 24.00 i uge 2.

Efter forordningen defineres en uge som perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00. Det forhindrer ikke, at førerens arbejdsuge kan påbegyndes på en hvilken som helst dag i ugen, blot kravene til afholdelse af ugentlig hviletid inden for en "uge", dvs. fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00, overholdes.

Det kontrolleres i den forbindelse, at der maksimalt er afholdt 3 reducerede daglige hviletider mellem 2 ugentlige hviletider, jf. artikel 8, stk. 4, og afsnit 4.2.6. om daglig hviletid.

Der kan afholdes flere ugentlige hviletider indenfor en uge, idet kravet i artikel 8, stk. 6, om afholdelse af ugentlige hviletider er mindstekrav. Det betyder, at føreren lovligt kan afholde 3 reducerede daglige hviletider mellem to lovlige ugentlige hviletider.

Hvis der i en uge, som er tidsrummet mellem mandag kl. 00:00 og søndag kl. 24:00, afholdes flere ugentlige hviletider, vil "overskydende" ugentlig hviletid afhængig af hviletidens længde dels kunne anvendes til at afbryde de 6x24 timer, jf. artikel 8, stk. 6, dels kunne anvendes som daglig hviletid og et eventuelt kompensationshvil. Dertil kommer, at der mellem hver lovlig ugentlig hviletid på 24 eller 45 timer kan holdes tre reducerede hviletider, hvilket betyder, at holdes der flere lovlige ugentlige hviletider i ugen, kan der mellem hver ugentlig hviletid afholdes tre reducerede daglige hviletider.

Som et eksempel kan nævnes, at en fører efter at have afholdt en ugentlig hviletid på 45 timer i "ugen", som defineret i artikel 4, litra i, i den samme uge holder endnu en hviletid på f.eks. 34 timer. Denne hviletid er der ikke krav om at afholde i ugen, men den vil dels kunne anvendes til at afbryde de 6x24 timer, jf. artikel 8, stk. 6, dels kunne anvendes som daglig hviletid (regulær eller reduceret daglig hviletid - afhængig af de daglige hviletider, der er afholdt fra afslutningen af den senest afsluttede ugentlige hviletid) og et eventuelt kompensationshvil. Endelig vil der kunne holdes tre reducerede daglige hviletider mellem hver lovlig ugentlig hviletid på enten 24 eller 45 timer. Hvis føreren efter en regulær ugentlig hviletid på 45 timer har 3 daglige arbejdsperioder, der hver afbrydes af 3 daglige reducerede hviletider på 9 timer, og derefter har en 4. arbejdsperiode, der afbrydes af en hviletid på 34 timer, vil denne hviletid afbryde de 6x24 timer, og timerne kan anvendes dels til en regulær daglig hviletid på enten sammenhængende 11 timer eller opdelt på 3+9 timer, dels til kompensationshvil for de resterende timer. Hvis føreren i det anførte eksempel holder en sammenhængende hviletid på 11 timer, er der således 23 timer tilbage til et kompensationshvil for en reduceret hviletid på 24 timer, der er holdt i en forudgående uge, f.eks. ugen før. Ved beregning af kompensationshvil er det reglens grænseværdi, som er 11 timer ved en regulær sammenhængende hviletid, der anvendes, og ikke den lovlige hviletid på 10 timer og 28 minutter (11 timer fratrukket tolerancegrænsen på 5 %).



Særlig for så vidt angår muligheden for at holde 3 reducerede daglige hviletider mellem to lovlige ugentlige hviletider vil en "overskydende" hviletid på mindst 24 timer i ugen som anført ovenfor betyde, at der mellem hver lovlig hviletid på 24 eller 45 timer kan holdes tre reducerede hviletider. Der er ikke krav om, at føreren anvender diagrammark (eller førerkort) under hvil, der afslutter den daglige arbejdsperiode, heller ikke hvis hvilet afholdes i køretøjet, mens det holder stille.

Det bemærkes, at det kun er daglig hviletid og reduceret ugentlig hviletid, der kan tilbringes i køretøjet, og kun hvis køretøjet holder stille og er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, jf. artikel 8, stk. 8.

Det bemærkes endvidere i den forbindelse, at føreren altid skal anvende diagrammark eller førerkort under kørsel og den daglige arbejdsperiode.

Anvendes der ikke diagrammark (eller førerkort) under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter opmålingsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer kontrolapparatet på ny. Det lægges herefter til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil, og der foretages en opmåling af længden af det afholdte hvil.

Anvendes der diagrammark under hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Hviletiden aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i tidsgrupperne. "Tynd" optegnelse i tidsgruppen for hviletid markerer, at føreren har hvilet. Kun tid, der er registreret på diagramarket som hviletid, accepteres som hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighedstid accepteres ikke som hviletid.

Såfremt diagramarket har været anvendt under hvil, kontrolleres det endvidere, at der ikke i perioden, hvor føreren har afholdt hvil, har været kørt i køretøjet. Er der markering for kørsel i hviletiden, kontrolleres det, om føreren har angivet en årsag hertil på bagsiden af diagramarket. Udover muligheden for at afbryde en regulær daglig hviletid, der er nævnt i artikel 9 (færgereglen), se afsnit 4.2.9., og muligheden for påbudt afbrydelse af hvilet, se afsnit 4.2.11.3., er det ikke lovligt at afbryde det daglige hvil.

Det kontrolleres, at der inden for opmålingsperioden findes to regulære ugentlige hviletider. Den regulære ugentlige hviletid skal være på mindst 45 timer (42 timer og 46 minutter accepteres, jf. 5 % tolerancegrænse).

Findes der ikke i opmålingsperioden 2 regulære ugentlige hviletider, undersøges diagramarkene for en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer (22 timer og 49 minutter accepteres (5 % tolerancegrænse)). Rækkefølgen af afholdelsen af den regulære og reducerede ugentlige hviletid er underordnet, dog skal der i to på hinanden følgende uger mindst være afholdt en regulær og en reduceret ugentlig hviletid, således at der afholdes mindst én ugentlig hviletid i hver uge.

En ugentlig hviletid, der afholdes henover et ugeskift mellem 2 uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge. Det betyder, at hvis en fører f.eks. påbegynder et regulært ugentlig hvil på 45 timer søndag kl. 16.00 og afslutter det i den følgende uge tirsdag kl. 13.00, kan hvilet anses for afholdt i enten den ene eller den anden uge. Hvis hvilet oplyses som afholdt i den første uge af de to uger og derfor skal medregnes i den uge, kan det pågældende hvil ikke anses for



ugentligt hvil i den følgende uge. Det betyder, at der i den følgende uge skal påbegyndes et ugentligt hvil inden søndag kl. 24.00.

Kompensationshvil

Konstateres der ved kontrollen et ugentligt hvil, som er længere end 24 timer, men kortere end 45 timer, skal hvilet betragtes som et reduceret ugentligt hvil.

Forskellen mellem et reduceret ugentligt hvil og et regulært ugentligt hvil skal kompenseres med et tilsvarende hvil.

Det kompenserende hvil (kompensationshvil) kan ikke opdeles, men skal tages samlet inden 3 uger efter udløbet af den pågældende uge og i forlængelse af en anden hviletid på mindst 9 timer.

Det betyder, at kompensationshvilet skal tages i forlængelse af en daglig hviletid på mindst 9 timer eller i forlængelse af en ugentlig hviletid.

I tilfælde, hvor der er afholdt en reduceret ugentlig hviletid, skal det således kontrolleres, at der inden 3 uger efter udløbet af ugen, hvori det reducerede hvil er afholdt, er afholdt et hvil, der kompenserer reduktionen i den ugentlige hviletid. Kompensationshvilet skal tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst 9 timer. Det betyder, at afholdes der f.eks. et reduceret ugentligt hvil på 24 timer, skal der kompenseres for forskellen mellem de 24 timer og 45 timer, dvs. 21 timer. Da kompensationshvilet skal tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst 9 timer, skal der holdes et samlet hvil på mindst 30 timer ($45 - 24 = 21 + 9 = 30$) inden for de efterfølgende 3 uger. Hvis det afholdte reducerede ugentlige hvil er på f.eks. 40 timer, betyder det, at der skal kompenseres for forskellen mellem 40 og de 45 timer, dvs. 5 timer. Kompensationshvilet skal tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst 9 timer, og derfor skal der holdes et samlet kompensationshvil på mindst 14 timer ($45 - 40 = 5 + 9 = 14$) inden for de efterfølgende 3 uger.

Når et kompensationshvil skal beregnes, og den samlede afholdte hviletid skal deles op i den del, som er "anden hviletid", og den del, der er kompensationen for en tidligere afholdt reduceret ugentlig hviletid, anvendes det i forordningen fastsatte krav til "anden hviletid". Hvis et kompensationshvil f.eks. tages i forlængelse af en daglig reduceret hviletid på 9 timer, er det 9 timer uden anvendelse af sanktionstolerancen på 5 %, der fratrækkes ved beregningen af kompensationen.

Det kan være vanskeligt at kontrollere "kompensationshvilet", hvis det holdes udenfor kontrolperioden. Det kan ligeledes være vanskeligt at afgøre, om et hvil er et "kompensationshvil". Det vil derfor være nødvendigt nøje at kontrollere de hvil, der er afholdt i kontrolperioden, så det sikres, at alle påkrævede hvil er holdt.

Kravet til seneste starttidspunkt for ugentlig hviletid

Det skal endvidere kontrolleres, at en ugentlig hviletid påbegyndes senest ved afslutningen af en 6x24-timersperiode efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Kravet i artikel 8, stk. 6, om, at en ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af en periode på 6x24 timer efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid, er et påbud om, hvornår en ugentlig hviletid senest skal starte.



Opmåling af hviletider bør ske på den for føreren gunstigste måde i relation til bødesanktionen, således at denne som udgangspunkt bliver mindst mulig.

Kontrol af, om kravet er opfyldt, foretages ved, at der fra tidspunktet fra afslutningen af den senest afholdte ugentlige hviletid aflæses fremad, indtil der enten konstateres en ugentlig hviletid på mindst 24 eller 45 timer, der afbryder perioden på 6x24 timer, eller der er forløbet 6x24 timer. Som ovenfor anført begynder der en ny 6x24 timersperiode hver gang, der kan konstateres en sammenhængende lovlig ugentlig hviletid på mindst 24 eller 45 timer. Afholdelse af kortere hviletider end afholdelse af sammenhængende hviletider 24 eller 45 timer (22 timer og 49 minutter og 42 timer og 46 minutter, når der tages højde for sanktionstolerancen) kan ikke afbryde 6x24 timersperioden. Hvis der ved afslutningen af de 6x24 timer udføres kørsel, vil en ny 6x24 timersperiode begynde straks ved udløbet den forudgående periode, og hvis der afholdes hvil, så vil en ny 6x24 timersperiode begynde, når føreren efter hvilet på ny aktiverer kontrolapparatet.

I et eksempel, hvor der efter 3x24 timer holdes en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer, er kravet opfyldt. Opmåling af en ny 6x24 timersperiode begynder ved afslutningen af hviletiden på mindst 45 timer.

Hvis de 6x24 timer er forløbet, uden der er afholdt et sammenhængende hvil på enten mindst 24 timer eller mindst 45 timer, skal det konstateres, om der er påbegyndt en ugentlig hviletid senest ved afslutningen af de 6x24 timer.

I et eksempel, hvor der ved afslutningen af de 6x24 timer er påbegyndt og afholdt en lovlig ugentlig hviletid på mindst 24 eller 45 timer, er kravet opfyldt, og der begynder en ny 6x24 timersperiode ved afslutningen af hviletiden.

I et eksempel, hvor der ved afslutningen af de 6x24 timer er påbegyndt en hviletid, der ikke opfylder kravet til en lovlig ugentlig hviletid, f.eks. konstateres en hviletid på 18 timer, er den for føreren mest gunstige opmålingsmetode at gennemgå de forløbne 6x24 timer bagud for at konstatere, om der har været en sammenhængende hviletid i perioden, der måtte være længere end 18 timer. Hvis der i den opmålte periode konstateres et hvil på 22 timer f.eks. efter 5x24 timer, anses dette for den ugentlige hviletid, der herefter sanktioneres i forhold til den ugentlige hviletid, der er krav om efter reglerne om ugentlig hviletid. Opmåling af en ny 6x24 timersperiode begynder, når føreren efter afslutningen af hvilet på 18 timer på ny aktiverer kontrolapparatet.

Som et eksempel kan nævnes, at efter en ugentlig hviletid søndag påbegyndes kørsel mandag kl. 00.00. Der aflæses fremad for ugentlig hviletid, og efter 6x24 timer, som slutter lørdag kl. 24.00, konstateres, at der ikke er afholdt en ugentlig hviletid på mindst 24 eller 45 timer, men at der er afholdt et hvil på 18 timer fra lørdag kl. 24.00 til søndag kl. 18.00. Der er således ikke påbegyndt en lovlig ugentlig hviletid senest ved afslutningen af 6x24 timersperioden, som slutter lørdag kl. 24.00. Derfor gennemgås de forløbne 6x24 timer bagud for at konstatere, om der er et sammenhængende hvil i perioden, der er længere end 18 timer. Det konstateres, at der fredag er afholdt et hvil på 22 timer. Dette hvil på 22 timer anses for den ugentlige hviletid, og der sanktioneres i forhold til den ugentlige hviletid, der er krav om efter reglerne om ugentlig hviletid. Opmåling af den næste 6x24 timersperiode begynder, når føreren efter afslutningen af hvilet på 18 timer på ny aktiverer kontrolapparatet.



I et eksempel, hvor der ved afslutningen af de 6x24 timer slet ikke er påbegyndt en hviletid, er den for føreren mest gunstige opmålingsmetode at gennemgå de forløbne 6x24 timer bagud og at anse det længste sammenhængende hvil i perioden for en ugentlig hviletid. Det betyder, at hvis det længste hvil i den opmålte periode er et hvil på 22 timer efter f.eks. 5x24 timer, anses dette for den ugentlige hviletid, der herefter sanktioneres i forhold til den ugentlige hviletid, der er krav om efter reglerne om ugentlig hviletid. Opmåling af en ny 6x24 timersperiode begynder ved afslutningen af den aflæste 6x24 timersperiode.

Som et eksempel kan nævnes, at efter en ugentlig hviletid søndag påbegyndes kørsel mandag kl. 00.00. Der aflæses fremad for ugentlig hviletid, og efter 6x24 timer, som slutter lørdag kl. 24.00, konstateres, at der ikke er afholdt en ugentlig hviletid på mindst 24 eller 45 timer, og at der ikke er påbegyndt et hvil. Der er således ikke påbegyndt en lovlig ugentlig hviletid senest ved afslutningen af 6x24 timersperioden, som slutter lørdag kl. 24.00. Derfor gennemgås de forløbne 6x24 timer bagud for at konstatere det længst sammenhængende hvil. Det konstateres, at der fredag er afholdt et hvil på 22 timer. Dette hvil på 22 timer anses for den ugentlige hviletid, og der sanktioneres i forhold til den ugentlige hviletid, der er krav om efter reglerne om ugentlig hviletid. Opmåling af den næste 6x24 timersperiode begynder søndag kl. 00.00, da hvilet på 22 timer om fredagen ikke er et lovligt hvil, der afbryder de 6x24 timer.

Der ikke nogen nedre grænse for det tidsrum, der kan indgå i sanktionsvurderingen af ugentlig hviletid, men der sanktioneres i forhold til den ugentlige hviletid, der er krav om efter reglerne om ugentlig hviletid.

Inden for aflæsningsperioden på 6x24 timer bødesanktioneres der alene for én manglende ugentlig hviletid, da artikel 8, stk. 6, omhandler krav til ugentlig hviletid.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som hviletid i opmålingsperioden.

4.2.8.6. Særligt om 12-dages reglen for international buskørsel – artikel 8, stk. 6a.

Med virkning fra den 4. juni 2010 er artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen ændret, idet artikel 8, stk. 6a, er indsat. Ændringen fremgår af artikel 29 i Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

Af reglen fremgår, at føreren af en bus i international personbefordring under visse betingelser kan udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24 timers perioder efter en regulær ugentlig hviletid, i modsætning til det almindelige krav i artikel 8, stk. 6, om, at føreren skal starte den ugentlige hviletid senest ved afslutningen af 6 på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Reglen betyder således, at såfremt betingelserne er opfyldt, kan føreren af en bus i international personbefordring udskyde afholdelse af den ugentlige hviletid til afslutningen af op til 12x24 timer siden afslutningen af den sidst afholdte ugentlige hviletid.



Betingelserne for at anvende den særlige 12-dages regel er følgende:

- Der skal være tale om en enkeltstående tur i international personbefordring, hvilket betyder, at 12-dages reglen kun kan anvendes i forbindelse med én samlet tur. Reglen kan ikke anvendes ved en kombination af f.eks. en tur med international personbefordring af en varighed på 5 dage og en anden tur af en varighed på 4 dage.
- Mindst 24 sammenhængende timer af den samlede turs varighed skal foregå i udlandet, dvs. i et andet land end Danmark.
- Føreren skal efter anvendelse af 12-dages reglen, dvs. ved turens afslutning, tage:
 - enten to regulære ugentlige hviletider af mindst 45 timers varighed (2x45 timer) eller,
 - en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. Reduktionen i den samlede hviletid skal kompenseres med en tilsvarende hviletid, der skal tages samlet inden afslutningen af den 3. uge efter afslutningen af turen.
- Køretøjet skal efter den 1. januar 2014 være udstyret med et digitalt kontrolapparat.
- Køretøjet skal efter den 1. januar 2014 være dobbeltbemandet i perioden mellem kl. 22:00 og kl. 06:00. Hvis der kun er 1 fører på køretøjet i perioden mellem kl. 22:00 og kl. 06:00 må der kun køres i 3 timer.

4.2.8.7. Eksempler

Der er vedhæftet 2 eksempler.



Afsnit 4.2.8. Ugentlig hviletid – artikel 8, stk. 6-9

Eksempel 1: Daglig hviletid, én fører med seks køreperioder og reduceret ugentlig hviletid

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren udfører kørsel kombineret med perioder af hvil i seks af ugens syv dage og indleder lørdag kl. 13:00 en reduceret ugentlig hviletid.
Overtrædelse	På baggrund af forudsætningerne fordeles krav til hvil på følgende måde: Mandag 1/1/2008: Krav: 9 timer. Afholdt: 8 timer. Der mangler 1 times hvil. Køretiden kumuleres ikke, da der er afholdt 8 timers hvil. Tirsdag 2/1/2008: Krav 9 timer. Afholdt 6½ timer. Der mangler 2½ timers hvil. Da hvilet er kortere end 7 timer, kumuleres køretiden fra tirsdag til og med onsdag. Onsdag 3/1/2008: Krav 9 timer. Afholdt 9 timer. Torsdag 4/1/2008: Krav 11 timer. Afholdt 11 timer. Fredag 5/1/2008: Krav 11 timer. Afholdt 11. Lørdag 6/1/2008: Reduceret ugentlig hviletid indledes kl. 13:00.
Overtrædelsesprocent	Mandag 1/1/2008: $60/540 = 11 \%$ (hvil 8 timer, der mangler 1 time) Tirsdag 2/1/2008: $150/540 = 27 \%$ (hvil 6½ timer, der mangler 2½ timer)

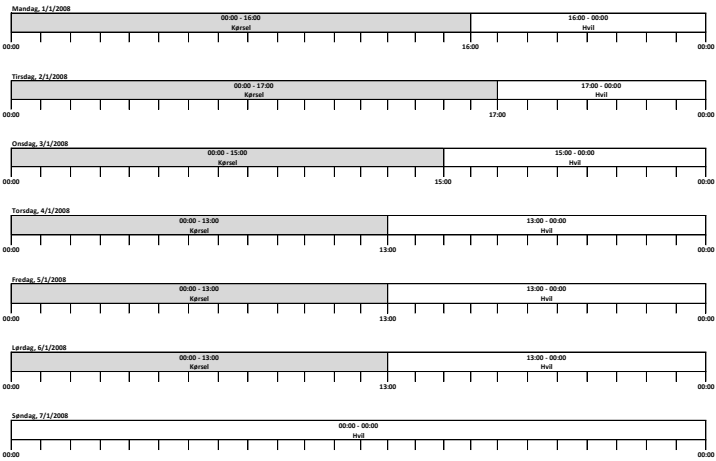


Overtrædelsesperiode	<u>Mandag 1/1/2008:</u> Køreperioden opmåles mandag kl. 00.00-16.00, hvilket er 16 timer. Hvilet opmåles i periode mandag kl. 16.00-24.00, hvilket er 8 timer. <u>Tirsdag 2/1/2008:</u> Køreperioden opmåles tirsdag kl. 00:00-17:30, hvilket er 17½ timer. Hvilet opmåles i periode mandag kl. 17:30-24:00, hvilket er 6½ timer. Da det opnåede hvil er kortere end 7 timer, kumuleres køretiden for tirsdag med køretiden for onsdag. I de resterende kørselsperioder overholdes kravet til daglig hviletid, og den ugentlige hviletid i perioden lørdag kl. 13:00 til søndag kl. 24:00 er en lovlig reduceret ugentlig hviletid.
Sanktion	<u>Mandag 1/1/2008:</u> Fører: 11 % á kr. 100= kr. 1.100 Vognmand: 11 % á kr. 200= kr. 2.200 <u>Tirsdag 2/1/2008:</u> Fører: 27 % á kr. 100 = kr. 2.700 Vognmand: 27 % á kr. 200 = 5.400



Afsnit 4.2.8. Ugentlig hviletid – artikel 8, stk. 6-9

Eksempel 2: Ugentlig hviletid, én fører

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren udfører kørsel kombineret med perioder af hvil i seks af ugens syv dage og indleder lørdag kl. 13:00 en reduceret ugentlig hviletid.
Overtrædelse	
Overtrædelsesprocent	Ingen
Overtrædelsesperiode	Ingen
Sanktion	Ingen



4.2.9. Færgereglen – artikel 9, stk. 1

Et dagligt hvil skal være sammenhængende og må ikke afbrydes, jf. afsnit 4.2.6. Som en undtagelse til reglen om dagligt hvil kan en fører under visse betingelser afbryde en regulær daglig hviletid, når føreren ledsager et køretøj ombord på færge eller tog. En afbrydelse af hvilet vil som oftest være aktuel i forbindelse ombord- eller afkørsel fra færge eller tog. Denne mulighed for at fravige kravet til dagligt hvil betegnes i daglig tale ”færgereglen”.

Hvis forudsætningerne for anvendelse af ”færgereglen” overtrædes f.eks. i tilfælde, hvor afbrydelsen af den regulære daglige hviletid er længere end tilladt, kan færgereglen ikke finde anvendelse, og forholdet skal bedømmes efter de almindelige bestemmelser om daglig hviletid.

4.2.9.1. Reglen

Artikel 9, stk. 1: Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes 2 gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

Fortolkning af reglen

”Andre aktiviteter” som nævnt i artikel 9, stk. 1, kan være kørsel eller andet arbejde og ved flermandsbetjening kan det tillige være rådighedstid.

Det regulære daglige hvil er ethvert hvil på mindst 11 timer. Hvilet kan opdeles i et hvil på mindst 3 sammenhængende timer efterfulgt af et sammenhængende hvil på mindst 9 timer.

Færgereglen kan således anvendes ved en regulær daglig hviletid på mindst 11 timer eller ved en regulær daglig hviletid, der er opdelt i to perioder på henholdsvis 3 og 9 timer. Ved den opdelt regulære daglige hviletid er det uden betydning, om afbrydelserne sker på den korte eller den lange del af det opdelt hvil eller på hver del af det opdelt hvil, når blot det samlede antal afbrydelser ikke overstiger to gange.

Hvilet skal på trods af de to tilladte afbrydelser stadig være sammenlagt på henholdsvis 11 timer eller 3 plus 9 timer.

Reglen kan endvidere anvendes ved flermandsbetjening af køretøjet, hvor kravet til det daglige hvil er mindst 9 timer, jf. artikel 8, stk. 5, hvilket anses for en regulær daglig hviletid.

Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 6 om ”færgereglen”. Notatet er vedhæftet som bilag 6.

4.2.9.2. Definitioner i forordning 561/2006

Se afsnit 4.2.6. om dagligt hvil.



4.2.9.3. Opmålingsperiode

Se afsnit 4.2.6. om dagligt hvil.

4.2.9.4. Tolerancer og sanktioner

Se afsnit 4.2.6. om dagligt hvil.

4.2.9.5. Opmålingsmetode

Såfremt føreren har gjort opmærksom på, at færgereglen er anvendt, f.eks. på bagsiden af diagrammet, eller i tilfælde, hvor det kan konstateres, at der er registreret digitale data under symbolet for færge, kontrolleres, om følgende betingelser for anvendelse af ”færgereglen” er opfyldt:

- Kun det regulære daglige hvil kan afbrydes.
Har føreren kun afholdt en reduceret daglig hviletid i forbindelse med færgeoverfart/togrejse, kan ”færgereglen” ikke anvendes.
- Hvilet kan højest afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt en time.
Det skal kontrolleres, at der højst er sket 2 afbrydelser af hvilet, og at disse tilsammen ikke overstiger 1 time.
- Føreren skal have adgang til en køje eller liggeplads.

Såfremt en eller flere betingelser for anvendelse af færgereglen er tilsidesat, anses de foretagne afbrydelser i hviletiden som ulovlige afbrydelser af hvilet, og over-trædelsen kontrolleres i overensstemmelse med de almindelige regler om dagligt hvil, jf. afsnit 4.2.6.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af kontrolapparatet er registreret som hviletid i opmålingsperioden, samt de afbrydelser, der måtte være heri.

I tilfælde, hvor køretøjet transporteres med færge eller jernbane, og føreren vil anvende færgereglen i artikel 9, skal transporten registreres i kontrolapparatet under færgesymbolet i kontrolapparatets display.

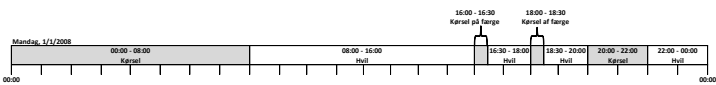
4.2.9.6. Eksempler

Der er vedhæftet 2 eksempler.



Afsnit 4.2.9. Færgereglen – artikel 9, stk. 1

Eksempel 1: Daglig hviletid, én fører med et kørselsforløb inden for én dag, hvor et regulært hvil afbrydes lovligt to gange, idet færgereglen anvendes.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioderne kl. 08:00 til kl. 16:00, kl. 16:30 til kl. 18:00, kl. 18:30 til kl. 20:00 og kl. 22:00 til kl. 24:00. Føreren kører i perioderne kl. 00:00 til kl. 08:00, kl. 16:00 til kl. 16:30, kl. 18:00 til 18:30 og kl. 20:00 til kl. 22:00.
Overtrædelse	Føreren har i perioden kl. 08:00 til kl. 20:00 haft et hvil, der afbrydes to gange af kørsel i perioderne: kl. 16:00 til kl. 16:30 og kl. 18:00 til 18:30. Da afbrydelserne tilsammen er 1 time, så er afbrydelserne lovlige, da et regulært dagligt hvil må afbrydes 2 gange og afbrydelserne maksimalt må vare 1 time sammenlagt.
Overtrædelsesprocent	Ingen
Overtrædelsesperiode	Ingen
Sanktion	Ingen



Afsnit 4.2.9. Færgereglen – artikel 9, stk. 1

Eksempel 2: Daglig hviletid, én fører med et kørselsforløb inden for én dag, hvor et regulært hvil afbrydes to gange, men færgereglen kan ikke anvendes.

Kørselsforløb	
Beskrivelse	Føreren hviler i perioderne kl. 08:00 til kl. 16:00, kl. 16:30 til kl. 18:00, kl. 18:45 til kl. 20:00 og kl. 22:00 til kl. 24:00. Føreren kører i perioderne kl. 00:00 til kl. 08:00, kl. 16:00 til kl. 16:30, kl. 18:00 til 18:45 og kl. 20:00 til kl. 22:00.
Overtrædelse	Føreren har i perioden kl. 08:00 til kl. 20:00 haft et hvil, der afbrydes to gange af kørsel i perioderne: kl. 16:00 til kl. 16:30 og kl. 18:00 til 18:45. Da afbrydelserne tilsammen er 1 time og 15 minutter, så er afbrydelserne ikke lovlige, da et regulært dagligt hvil efter færgereglen må afbrydes 2 gange, og afbrydelserne må i alt maksimalt vare 1 time. Da afbrydelserne udgør mere end 1 time, falder grundlaget for anvendelse af færgereglen væk, og de alm. regler for dagligt hvil finder anvendelse. Dette indebærer, at førerens samlede hvil reduceres til 8 timer i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00. Dette hvil er dog kortere end et reduceret lovligt dagligt hvil på 9 timer, hvorfor hvilet ikke er lovligt. Da hvilet er 8 timer, kumuleres køretiden ikke.
Overtrædelsesprocent	60/540 = 11 %
Overtrædelsesperiode	Føreren har i perioden kl. 08:00 til kl. 16:00 et dagligt hvil på 8 timer, hvilket er 1 time mindre end et reduceret dagligt hvil på 9 timer.
Sanktion	Mandag 1/1/2008 Fører: 11 % á kr. 100 = kr. 1.100 Vognmand: 11 % á kr. 200 = kr. 2.200



4.2.10. Rejsetid til og fra et køretøj – artikel 9, stk. 2 og 3

4.2.10.1. Reglen

Artikel 9, stk. 2: Enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en køje eller liggeplads.

Artikel 9, stk. 3: Enhver tid føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes som ”andet arbejde”.

4.2.10.2. Manuel registrering af rejsetid

Bestemmelserne i artikel 9, stk. 2 og 3, vedrører førerens registrering af tid, der bruges på at rejse til eller fra et køretøj.

Det kan oplyses, at ved arbejdsgiverens virksomhed forstås den registrerede brugers adresse, der fremgår af køretøjets registreringsattest.

I tilfælde, hvor en virksomhed har flere afdelinger, der ikke er beliggende på samme adresse, vil hjemstedet kunne anses som adressen på det normale driftssted for køretøjet, uanset om køretøjet formelt måtte være registreret til en anden afdelingsadresse.

Der henvises til afsnit 5.4.7.3. og 5.5.9.3., der vedrører manuel registrering af tidsgrupper. Af disse afsnit fremgår, hvordan føreren skal registrere rejsetid. Der er anført eksempler på, at rejsetid skal registreres henholdsvis som ”rådighedstid” eller ”andet arbejde” og i særlige tilfælde kan anses som ”pause” eller ”hvil”.

Der henvises endvidere til Kommissionens vejledningsnotat nr. 2 om registrering af rejsetid. Notatet er vedhæftet som bilag 2.

4.2.11. Force-majeure – artikel 12 – og andre særlige muligheder for fravigelse fra køre- og hviletidsbestemmelserne

4.2.11.1. Reglen i artikel 12

Artikel 12: Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9 i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.



4.2.11.2. Hvornår kan artikel 12 anvendes

Artikel 12 giver mulighed for en ekstraordinær fravigelse fra kravet til den maksimalt tilladte daglige køretid og påbegyndelse af rettidig hviletid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads, hvis det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Det er en forudsætning for anvendelse af denne mulighed for fravigelse, at det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden.

Reglen bemyndiger ikke en fører til at fravige køre- og hviletidsforordningen af årsager, som er kendt på forhånd eller kunne forudses. Der skal være tale om en uventet opstået ekstraordinær omstændighed, der gør fravigelsen af køre- og hviletidsbestemmelserne helt nødvendig.

Som et eksempel på en sådan situation kan nævnes, at afholdelse af hvil på en sikker bevogtet holdeplads ikke er mulig, fordi pladsen mod forventning er optaget, og det derfor af hensyn til førerens og lastens sikkerhed er nødvendigt at køre frem til næste sikre holdeplads.

Som et andet eksempel kan nævnes kødannelse i forbindelse med trafikuheld, som medfører, at det ikke er muligt at afbryde køretiden og holde hvil, før en egnet holdeplads er nået.

Såfremt artikel 12 anvendes, skal føreren senest ved ankomsten til den egnede holdeplads på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat manuelt angive årsagen til fravigelsen.

Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 1 om ekstraordinær fravigelse fra køre- og hviletidsbestemmelserne for at nå frem til egnet holdeplads. Notatet er vedhæftet som bilag 1.

4.2.11.3. Særlig mulighed for afbrydelse af pause eller af daglig eller ugentlig hviletid ved særligt påbud om fremkørsel ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder

En pause eller et hvil kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der kan dog under afholdelse af en pause eller et hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det tvingende nødvendigt for føreren at flytte køretøjet.

Det kan f.eks. være påbud fra politi, brandvæsen, vejmyndighed, toldvæsen eller en terminalarbejder med bemyndigelse til at beordre køretøjet flyttet, om at flytte køretøjet i særligt opståede situationer, hvor flytning af køretøjet er en absolut nødvendighed.

I sådanne tilfælde kan en afbrydelse på få minutter og over en ganske kort strækning være nødvendig. Føreren skal af kontrollenssyn i et sådant tilfælde foretage en registrering af årsagen til afbrydelsen på diagramarket eller på en udskrift fra kontrolapparatet, hvis der anvendes et digitalt kontrolapparat. Føreren skal så vidt muligt sørge for at få oplysningen om afbrydelsen attesteret af den myndighed, der har beordret køretøjet flyttet, med angivelse af årsagen hertil.

Ved en efterfølgende kontrol vil der i sådanne særlige tilfælde kunne udvises en vis tolerance efter en konkret vurdering af og eventuel kontrol af årsagen til afbrydelsen.



Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 3 om påbud om afbrydelse af pause eller af daglig eller ugentlig hviletid. Notatet er vedhæftet som bilag 3.

4.2.11.4. Særlig mulighed for tolerance i køretiden ved særlig kørselstype og anvendelse af et digitalt kontrolapparat

Da et digitalt kontrolapparat registrerer mere nøjagtigt end et analogt kontrolapparat, er det muligt, at en fører, der foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, noteres for mere køretid, når der benyttes et digitalt kontrolapparat, end det ville være tilfældet med et analogt kontrolapparat.

Problemet med denne forskel i registrering af køretid er fremover kun aktuelt i overgangsperioden, hvor der anvendes både analoge og digitale kontrolapparater, der ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen, og har hovedsagligt betydning for kørselsforløb, der udføres som lokale fragttaktiviteter.

Det kan oplyses, at digitale kontrolapparater, der er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af kontrolapparatforordningen, er konstrueret, så muligheden for, at det digitale kontrolapparat noterer mere køretid ved hyppige stop eller mange stop end det analoge kontrolapparat, ikke længere er til stede. Det betyder, at den særlige mulighed for tolerance, der er beskrevet i dette afsnit, efter Rigspolitiets opfattelse ikke gælder for køretøjer, der er udstyret med et sådant kontrolapparat, men kun for køretøjer med kontrolapparater, som er typegodkendt efter de hidtil gældende krav.

Med henblik på bl.a. at sikre en ligebehandling af førere, uanset om der anvendes et analogt kontrolapparat eller et kontrolapparat, som er typegodkendt efter de hidtil gældende krav, er der mulighed for i overgangsperioden at anvende en særlig tolerance i tilfælde, hvor der er anvendt et digitalt kontrolapparat, og det ud fra de foreliggende oplysninger om førerens kørselsforløb er tilstrækkeligt dokumenteret, at der udføres en kørselstype, der indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, hvorved kontrolapparatet kan have registreret for meget køretid.

Anvendelse af muligheden for den særlige tolerance i køretiden forudsætter, at det kan dokumenteres, at kørslen indebærer mange hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning. Det er tillige en forudsætning, at køre- og hviletidsbestemmelserne i øvrigt håndhæves korrekt, således at hensynet til færdselssikkerheden ikke påvirkes.

Som et eksempel på en fragttaktivitet, der indebærer hyppige stop kan nævnes, at et køretøj skal lastes på en havn eller i en grusgrav, og der er kø for at blive lastet. Fremkørsel i en sådan kø vil medføre hyppige stop, idet der køres et kort stykke frem, og så holdes der på ny i kø, indtil køretøjet får ”tur”.

Som et eksempel på en fragttaktivitet, der indebærer mange stop for af- og pålæsning kan nævnes distribution eller opsamling af gods i byområder, hvor der kun køres korte afstande mellem stop for af- og pålæsning af godset.



Tilfælde med hyppige eller mange stop, der ikke skyldes kørsel i forbindelse med af- og pålæsning, f.eks. stop for rødt lys eller stop i en trafikø, anses ikke for omfattet af muligheden for den særlige tolerance, da føreren i sådanne situationer befinder sig bag rattet og fører køretøjet og således aktivt udfører en transportaktivitet.

Hvilken tolerance kan anvendes

Der er mulighed for at tillade op til 15 minutters afvigelse i løbet af en 4 ½ times samlet køretid for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, forudsat at der er bevis herfor. Der kan gøres brug af denne afvigelse som et fradrag af et minut fra den samlede køretid mellem hvert stop med højst 15 minutter i alt pr. 4 ½ times samlet køretid.

Det betyder, at i de særlige tilfælde, hvor denne mulighed for tolerance kan finde anvendelse, vil det for så vidt angår daglig køretid indebære, at tolerancen på op til 15 minutter pr. 4 ½ times køretid trækkes fra den opmålte køretid, før det vurderes, om kravet til daglig køretid er overholdt. Køretiden efter fradrag af denne særlige tolerance vurderes og sanktioneres derefter som anført i afsnit 4.2.1. til 4.2.5.

Der vil pr. kørselsperiode kunne gives en tolerance på maksimalt 15 minutter, og pr. kørselsforløb (mellem to hviletider) vil der kunne gives en samlet tolerance på maksimalt 30 minutter, dog 33 minutter ved en daglig køretid på 10 timer.

I et eksempel med en lovlig daglig køretid på 9 timer vil der kunne anvendes en samlet tolerance på maksimalt 30 minutter (15 minutter pr. 4 ½ time i to perioder).

I et eksempel med en lovlig daglig køretid på 10 timer vil der kunne anvendes en samlet tolerance på maksimalt 33 minutter (15 minutter pr. 4 ½ time i to perioder og ca. 3 minutter pr. time).

Den særlige tolerance vil ikke kunne anvendes for den periode, hvormed en lovlig køretid er overskredet.

Som et eksempel kan nævnes, at føreren i en kørselsperiode har kørt i 6 timer, før køretiden afbrydes af en pause på 45 minutter. Den særlige tolerance vil alene være 15 minutter, da der ikke gives tolerance på den tid, hvormed den lovlige køretid er overskredet. Det betyder, at den særlige tolerance på 15 minutter fratrækkes køretiden på 6 timer, hvorefter der er en køretid på 5 timer og 45 minutter, som sanktioneres i forhold til en lovlig køretid på 4 timer og 30 minutter.

Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 4 om registrering af køretid med et digitalt kontrolapparat, når der foretages hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning. Notatet er vedhæftet som bilag 4.

Det bemærkes, at Kommissionens vejledningsnotat nr. 4 er udarbejdet før gennemførelse af de nye krav til konstruktion og typegodkendelse af digitale kontrolapparater, der fremgår af Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling.



5. Kontrolapparatforordningen (forordning 3821/85)

5.1. Sanktioner

Dette afsnit indeholder en kort generel beskrivelse af bødesanktioner, tolerancegrænser og frakendelse af førerretten ved overtrædelser af kontrolapparatforordningen.

De gældende sanktioner anvendes både overfor udenlandske og danske førere, uanset om kørslen er udført for en transportvirksomhed, der har hjemsted i Danmark eller i udlandet.

En nærmere beskrivelse af anvendelsen af bødesanktionerne, tolerancegrænser og frakendelse af førerretten ved overtrædelser af kontrolapparatforordningen fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, Færdselslovens kapitel 13 a. Rigsadvokatens meddelelse kan findes på www.rigsadvokaten.dk.

Strafbestemmelser vedrørende konstaterede overtrædelser af kontrolapparatforordningen findes i §§ 12-14 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Bestemmelser om frakendelse af førerretten findes i færdselslovens §§ 125-126.

I forbindelse med gennemgang af bestemmelserne i kontrolapparatforordningen beskrives særligt gældende tolerancegrænser under den enkelte bestemmelse.

Rigspolitiet har udarbejdet ”Forskrifter for brug af kontrolapparater”, hvor der er en gennemgang af brugsforskrifter for føreren og transportvirksomheden for henholdsvis det analoge kontrolapparat og det digitale kontrolapparat. Forskrifterne kan findes på www.politi.dk.

5.1.1. Bødesanktioner

Sanktioner i form af bøder kan gives dels til føreren af køretøjet, dels til den transportvirksomhed, der lader kørslen udføre, da transportvirksomheden er objektivt ansvarlig for overtrædelser begået af føreren.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. overtrædelse.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

5.1.2. Tolerancer

Der anvendes som udgangspunkt ikke tolerancegrænser ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, idet alle overtrædelser straffes ens.

I de tilfælde, hvor der anvendes særlige tolerancegrænser, er dette angivet under gennemgang af den enkelte bestemmelse.



5.1.3. Frakendelse af førerretten

Hvis der konstateres 6 overtrædelser af kontrolapparatforordningen inden for 3 år, skal der ske betinget frakendelse af førerretten for føreren.

Hvis der konstateres 12 overtrædelser inden for 3 år, medfører dette en ubetinget frakendelse af førerretten.

Hjemlen for frakendelse findes i færdselsloven.

I hver enkelt konkret sag om overtrædelse af kontrolapparatforordningen er det forinden tiltalerejsning nødvendigt for at tage stilling til, om der skal ske frakendelse af førerretten, at undersøge, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de i øvrigt konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

I forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelser og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf ved fremsendelsen af tiltalebegæringen.

Der er endvidere i færdselsloven særlig hjemmel til ubetinget frakendelse, hvor det kan konstateres, at føreren har ført køretøjet, selvom denne vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrol-apparat eller dets forbindelser, jf. afsnit 5.3.5., vedrørende manipulation af kontrolapparater.

5.2. Gennemgang af bestemmelser i kontrolapparatforordningen

Kontrollen med overholdelse af kontrolapparatforordningen er opdelt i kontrol af data fra det analoge kontrolapparat, hvor optegnelserne foregår på diagramark, og i kontrol af data fra det digitale kontrolapparat, hvor optegnelserne lagres i kontrolapparatets hukommelse og på fartskriverkort.

Afsnit 5.3. indeholder en gennemgang af bestemmelser i kontrolapparatforordningen, der gælder for såvel det analoge som det digitale kontrolapparat.

Afsnit 5.4. indeholder en gennemgang af bestemmelser i kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, der vedrører anvendelsen af det analoge kontrolapparat.

Afsnit 5.5. indeholder en gennemgang af bestemmelser i kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, der vedrører anvendelsen af det digitale kontrolapparat.

5.3. Bestemmelser vedrørende kontrolapparat

I dette afsnit gennemgås de bestemmelser, der vedrører anvendelse af kontrolapparat i køretøjer, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Bestemmelserne i dette afsnit gælder for såvel det analoge som det digitale kontrolapparat.



5.3.1. Krav om installation og anvendelse af kontrolapparat – artikel 3, stk. 1 og 2

5.3.1.1. Reglen

Artikel 3, stk. 1: Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. (Resten af stk. 1, er udeladt).

Artikel 3, stk. 2: Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1 og stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Det bemærkes, at kun i de situationer, hvor et køretøj permanent udfører kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, er der ikke krav om installation og anvendelse af kontrolapparat. Hvis et køretøj udfører såvel "undtaget-kørsel" som kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, skal kontrolapparat installeres og anvendes.

5.3.1.2. Forseelsen

Hvis et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, ikke har et kontrolapparat installeret, eller et installeret kontrolapparat ikke anvendes, kan det ikke kontrolleres, om bestemmelserne er overholdt, da køretid, pauser, hviletid mv. ikke registreres.

5.3.1.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

Hvis kontrolapparat er installeret, men ikke anvendt:

Der henvises til afsnit 5.4.6. og 5.5.8. om anvendelse af diagramark/førerkort i den daglige arbejdsperiode, herunder anvendelse under kørsel.

Hvis kontrolapparat ikke er installeret:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

I en situation, hvor der ikke er installeret kontrolapparat, og hvor det er påkrævet at anvende det, bør det overvejes, om der bør rejses tiltale for manglende brug af diagramark/førerkort for den konstaterede overtrædelse, jf. afsnit 5.4.6. og afsnit 5.5.8.

5.3.2. Manglende eller mangelfuld plombering – artikel 12, stk. 2

Manglende eller brudte plomber medfører mulighed for indgreb i kontrolapparatet. Det er kun et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på kontrolapparater, som kan forsyne et køretøj og dets kontrolapparat med plomber. Hvis der mangler en plombe, eller plommen er mangelfuld, kan det være tegn på, at der kan være manipuleret med kontrolapparatet.



5.3.2.1. Reglen

Artikel 12, stk. 2: Den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden for kontrolapparaterne i overensstemmelse med bilag I B de elektroniske sikkerhedsdata, som bl.a. gør det muligt at kontrollere deres rigtighed. Hver medlemsstats kompetente myndigheder fører en fortegnelse over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata samt udstedte værksteds- og installatørautorisationskort.

5.3.2.2. Forseelsen

Det konstateres, at der mangler en plombe, eller at en plombe er mangelfuld, f.eks. er det synligt, at plommen er defekt.

Sagen bør efterforskes nærmere. Køretøjet bør føres til det nærmeste værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på den pågældende type kontrolapparat. Det pågældende værksted afgiver som sagkyndig en erklæring. Det er et krav, at der ikke benyttes et værksted (eller værkstedskæde), hvor køretøjets indehaver i forvejen er kunde. Oplysning om autoriserede værksteder kan fås ved henvendelse til Færdsels- og Beredskabsafdelingen eller ved henvendelse til politikredsen, der kan søge autoriserede værksteder på Polnet/kundeservice/fartskriverskort/autoriserede værksteder/postnummer.

Konstateres det, at der er manipuleret med kontrolapparatet, skal der rejses tiltale for denne overtrædelse, jf. afsnit 5.3.5. nedenfor.

5.3.2. 3. Tolerancer og sanktioner

Der henvises til afsnit 5.3.5. om manipulation af kontrolapparatet.

5.3.3. Manglende installationsplade – artikel 12, stk. 4

Installationspladen dokumenterer, at kontrolapparatet er typegodkendt og overholder de tekniske forskrifter.

5.3.3.1. Reglen

Artikel 12, stk. 4: Den installationsplade, som er påsat i overensstemmelse med bilag 1 og bilag 1 B, er bevis for, at installation af kontrolapparatet er sket i overensstemmelse med denne forordnings forskrifter.

5.3.3.2. Forseelsen

Det konstateres, at installationspladen mangler. Det er alene transportvirksomheden, der anses for ansvarlig for en manglende installationsplade.

5.3.3. 3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.



Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

5.3.4. Periodisk kontrol af kontrolapparatet hvert 2. år

Et kontrolapparat skal efterses mindst hvert 2. år for at sikre, at det fungerer korrekt.

Køretøjets installationsplade erstattes med en ny plade i forbindelse med periodisk kontrol.

5.3.4.1. Reglen

Kravet om periodisk eftersyn er anført i bilag I til kontrolapparatforordningen for så vidt angår det analoge kontrolapparat og i bilag I B for så vidt angår det digitale kontrolapparat.

Forordning 3821 bilag I, afsnit VI, nr. 3 (analogt kontrolapparat): Periodisk kontrol af de i køretøjerne installerede apparater skal finde sted mindst hvert andet år og kan blandt andet gennemføres som led i det tekniske tilsyn med motorkøretøjerne.

Forordning 3821 bilag I B, afsnit VI, nr. 4 (digitalt kontrolapparat): Periodisk eftersyn af det i køretøjet monterede apparat skal foretages efter reparation af apparatet, efter ændring af køretøjets vejdrejetal, efter ændring af den effektive dækperiferi, når apparatets UTC-tid har været over 20 minutter forkert, når køretøjets indregistreringsnummer er ændret og mindst én gang inden for to år (24 måneder) efter den seneste kontrol.

5.3.4.2. Forseelsen

Det konstateres, om der er foretaget det krævede periodiske eftersyn af kontrolapparatet ved at kontrollere installationspladen.

Det er alene transportvirksomheden, der anses for ansvarlig for et manglende periodisk eftersyn.

5.3.4.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.



5.3.5. Manipulation af kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet

5.3.5.1. Reglen

Artikel 15, stk. 8: Det er forbudt at forfalske, fjerne eller ødelægge optegnelserne på diagramarket, de data, der er oplagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager samt de print fra kontrolapparatet, der er omhandlet i bilag I B. Det er også forbudt at manipulere med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, således at de registrerede og/eller udprintede data forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.

5.3.5.2. Forseelsen

Det konstateres, at kontrolapparatet ikke har fungeret rigtigt, og at der er manipuleret med kontrolapparatet. Ved manipulation foretages der indgreb i kontrolapparatet, så dets funktion sættes ud af drift.

Som eksempel kan nævnes, at kontrolapparatet sættes ud af drift ved at foretage indgreb i strømforsyningen i køretøjets sikringsboks eller ved diagnosestikket, således at der registreres hviletid i stedet for køretid.

Der kan også være tale om manipulation af diagramarket eller førerkortet. Manipulation af diagramarket kan f.eks. være manuelle opstregninger på arket. Manipulation af førerkortet kan f.eks. være manipulation af chippen på kortet, således at dataene på kortet forvanskes.

Sagen bør efterforskes, således at de nærmere omstændigheder ved indgrebet konstateres. Køretøjet bør føres til det nærmeste værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på den pågældende type kontrolapparat. Det pågældende værksted afgiver som sagkyndig en erklæring. Det er et krav, at der ikke benyttes et værksted (eller værkstedskæde), hvor køretøjets indehaver i forvejen er kunde. Oplysning om autoriserede værksteder kan fås ved henvendelse til Færdsels- og Beredskabsafdelingen eller ved henvendelse til politikredsen, der kan søge autoriserede værksteder på Polnet/kundeservice/fartskriverskort/autoriserede værksteder/postnummer.

Såfremt det ikke kan godtgøres, at der er manipuleret med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, må det vurderes, om artikel 13 bør finde anvendelse, se afsnit 5.4.1. og 5.5.1.

5.3.5.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. overtrædelse.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Frakendelse af førerretten: Hvis det konstateres, at føreren af køretøjet vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller dets forbindelser, skal vedkommende ubetinget frakendes førerretten, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3.



Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det i øvrigt, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

Medvirken

Såfremt det konstateres, at indgreb i kontrolapparatet er foretaget af et værksted, bør det overvejes at rejse tiltale for medvirken til overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Rigspolitiet bør straks underrettes om en sådan sag, således at der kan foretages det videre fornødne i forhold til værkstedet og dets autorisation til at udføre arbejde på kontrolapparater.

5.4. Anvendelse af analogt kontrolapparat

I dette afsnit er en gennemgang af bestemmelser, der vedrører anvendelse af det analoge kontrolapparat.

Et analogt kontrolapparat er et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I i forordning 3821/85.

I et analogt kontrolapparat anvendes diagramark til registrering af førerens aktiviteter (tidsgrupper), som kan være køretid, andet arbejde, rådighedstid samt pauser og hviletid.

5.4.1. Betjening af kontrolapparatet - artikel 13

5.4.1.1. Reglen

Artikel 13: Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B.

Reglen omfatter alle typer forseelser, der kan henføres til kontrolapparatets manglende funktion og ukorrekt anvendelse/betjening heraf.

Eksempler på forseelsestyper er anført nedenfor.

5.4.1.2. Forseelsen – "unødig åbning"

Åbning af kontrolapparatet må normalt kun ske ved isætning og udtagning af diagramarket samt ved nødvendig ombytning af diagramark ved flere føreres tilstedeværelse i køretøjet.

Det kan dog accepteres, at der sker åbning af det analoge kontrolapparat under følgende forudsætninger:



- at åbningen sker med egenkontrolformål, dvs. at føreren åbner kontrolapparatet for selv at kontrollere, at køre- og hviletidsreglerne overholdes,
- at køretøjet holder stille under åbningen,
- at der maksimalt sker 6 åbninger pr. daglig arbejdsperiode, og
- at åbningerne hver har en varighed af maksimalt 1 minut.

Åbning og lukning af kontrolapparatet kan tillige ske, hvor det er påkrævet for at foretage manuelle påtegninger i tilfælde, der er omfattet af force-majeure reglen i artikel 12, i køre- og hviletidsforordningen. Åbning af kontrolapparatet i andre tilfælde end de nævnte anses for unødige.

5.4.1.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Åbninger af kontrolapparatet, der accepteres, se afsnit 5.4.1.2. ovenfor.

Der gives en samlet bøde pr. diagramark uanset antal konstaterede unødige åbninger, der fremgår af arket.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark, uanset antal unødige åbninger pr. ark,
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark, uanset antal unødige åbninger pr. ark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.1.3. Forseelsen – førerens ukorrekte betjening af kontrolapparatet

Der kan være utallige eksempler på en førers ukorrekte betjening af kontrolapparatet. Nedenfor er anført eksempler på ukorrekt betjening.

Det konstateres, at medførermarkering på diagramark for fører 1 ikke stemmer overens med de øvrige oplysninger i sagen, og det lægges til grund ved kontrollen, at der ikke har været nogen medfører. Føreren har således betjent kontrolapparatet ukorrekt, idet diagramarket har været placeret i medførerposition, hvilket har medført, at tidsgrupperne (og hastighed) ikke er optegnet på diagramarket for fører 1 i det tidsrum, hvor diagramarket har været placeret i medførerposition.



Der kan endvidere nævnes den situation, hvor en fører lader sit diagrammark blive siddende i et køretøj, og der registreres hvil på diagramarket, mens vedkommende udfører kørsel i et andet køretøj med et nyt diagrammark.

Der kan endelig nævnes den situation, at den samme fører har anvendt to diagrammark i et kørselsforløb for at foregive, at der har været en medfører om bord i køretøjet.

Udfyldning af diagrammark med urigtige oplysninger

Såfremt det konstateres, at et diagrammark er udfyldt med urigtige oplysninger, bør anvendelse af straffelovens § 175 overvejes, se afsnit 5.4.9.

5.4.1.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Ingen.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. overtrædelse.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.1.4. Forseelsen - manipulation af kontrolapparatet

Såfremt der konstateres manipulation af kontrolapparatet henvises til afsnit 5.3.5.

5.4.1.4.1. Tolerancer og sanktioner

Der henvises til afsnit 5.3.5.

5.4.2. Virksomhedens udlevering af diagrammark til føreren - artikel 14, stk. 1, 1. afsnit

5.4.2.1. Reglen

Artikel 14, stk. 1, 1. afsnit: Arbejdsgiveren udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I, et tilstrækkeligt antal diagrammark, idet der tages hensyn til disse diagrammarks individuelle karakter, tjenestens varighed og pligten til at erstatte eventuelt beskadigede diagrammark eller diagrammark, der er inddraget af en kompetent myndighed. Arbejdsgiveren må til førerne kun udlevere diagrammark, som svarer til en officielt godkendt model, og som kan anvendes i det i køretøjet installerede apparat.



5.4.2.2. Forseelsen

Arbejdsgiveren må til førerne kun udlevere diagrammark, som svarer til en officiel godkendt model, og som kan anvendes i kontrolapparatet.

Det er anført bag på diagramarket, i hvilke kontrolapparater diagramarket lovligt kan anvendes. I tilfælde af, at der anvendes et diagramark, som ikke er godkendt til kontrolapparatet, vil registrering af tidsgrupper, tilbagelagt vejstrækning og hastighed ikke nødvendigvis blive korrekt.

Det er alene transportvirksomheden, der anses for ansvarlig ved udlevering af diagramark.

5.4.2.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Ved bødefastsættelsen vil der kunne tages hensyn til, i hvilket omfang politiets kontrol er forhindret eller vanskeliggjort. Hvis det f.eks. konstateres, at det er muligt at foretage kontrol af diagramark på grundlag af de registrerede oplysninger, bør der tages hensyn hertil, og i givet fald kun gives én bødesanktion for forseelsen, der består i, at der er udleveret diagramark, der ikke passer til kontrolapparatet. Hvis det konstateres, at der er anvendt forkerte diagramark for at forhindre eller vanskeliggøre kontrol, bør der gives én bødesanktion pr. diagramark.

5.4.3. Virksomhedens manglende udlevering af kopi af anvendte diagramark til føreren - artikel 14, stk. 2

5.4.3.1. Reglen

Artikel 14, stk. 2: Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet, til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person. (Rigspolitiet har foretaget understregning)

5.4.3.2. Forseelsen

Transportvirksomheden udleverer ikke kopi af anvendte diagramark til en fører, der anmoder om det.

Det er alene transportvirksomheden, der anses for ansvarlig ved udlevering af kopi af diagramark til føreren.



5.4.3.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse for manglende udlevering til en fører uanset antallet af diagramark, der skulle udleveres kopi af.

5.4.4. Manglende udlevering af diagramark mv. til kontrolmyndigheden –artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 7, litra a)

5.4.4.1. Reglen

Artikel 14, stk. 2: Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person. (Rigspolitiet har foretaget understregning).

Artikel 15, stk. 7, litra a: Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med Bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage,
- ii) førerkort, hvis han er indehaver af et sådant, og
- iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som kravet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

5.4.4.2. Forseelsen

Diagramarkene skal på forlangende forevises for eller udleveres til kontrolmyndigheden for den anførte periode, da kontrollen ellers ikke kan gennemføres.

Ved en vejkontrol er det føreren, der ikke udleverer et eller flere diagramark til kontrol.

Ved en virksomhedskontrol er det transportvirksomheden, der ikke udleverer diagramark til brug for kontrol. Når diagramark ikke udleveres til brug for en virksomhedskontrol, er det ikke muligt at identificere føreren og dermed heller ikke muligt at udføre kontrol.



Som eksempler på manuelle registreringer og udskrifter, der kan være foretaget ved anvendelse af diagramark eller førerkort, og som er krævet i henhold til kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, kan følgende nævnes:

- Hvis et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, beskadiges, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark, jf. artikel 15, stk. 1, 3. afsnit, i kontrolapparatforordningen. Hvis førerkortet beskadiges under en arbejdsperiode, kan føreren enten udfylde et reservediagramark eller udskrive oplysningerne om tidsgrupperne for arbejdsperioden fra det digitale kontrolapparat ved kørsels afslutning, således som det er beskrevet i næste eksempel. Hvis førerkortet er beskadiget, før kørslen påbegyndes, skal der laves udskrift, som beskrevet i næste eksempel.
- Hvis et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet), fremgår det af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, og artikel 16, stk. 2, 3. afsnit, at føreren skal lave udskrifter.
- Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal der foretages registrering af oplysninger, som anført i artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen.
- Såfremt force-majeure reglen i artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen anvendes, skal oplysninger om årsagen til anvendelsen enten registreres på diagramarket eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat.

Det bemærkes, at arbejdssedler, køresedler og lign. ikke kan erstatte diagramark, data, manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat som kontrolmateriale.

5.4.4.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Særlig tolerance ved vejkontrol

Hvis en fører ved en vejkontrol ikke kan udlevere et eller flere diagramark, manuelle registreringer og udskrifter for den krævede periode, og det efterfølgende viser sig, at det beror på en ren forglemmelse, da transportvirksomheden efterfølgende kan forevise de manglende diagramark, manuelle registreringer og udskrifter, anses det som en overtrædelse af kravet om at medbringe de fornødne diagramark, manuelle registreringer og udskrifter under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7. I så fald gives der kun én bøde for den manglende medbringelse og ikke en bøde pr. manglende diagramark, manuelle registrering og udskrift.

Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis en fører ikke udleverer diagramark (manuelle registreringer eller udskrifter) til brug for en vejkontrol:



- fører: 3.000 kr. pr. manglende diagramark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagramark.

Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende diagramark. Se dog under ”Særlig tolerance” ovenfor.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke udleverer diagramark (manuelle registreringer eller udskrifter) til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagramark.

Ved virksomhedskontrol opgøres bøden pr. manglende diagramark på grundlag af en skønsmæssig beregning af antal af arbejdsdage pr. indregistreret køretøj til virksomheden i kontrolperioden.

5.4.4.4. Særligt om brug af ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring)

I forbindelse med vejkontrol kan en fører forevise en erklæring om sygdom, ferie eller kørsel med et andet køretøj, der er undtaget fra køre- og hviletidsforordningen, i den periode eller en del af den periode, der skal kontrolleres.

Der henvises til afsnit 5.4.14., hvor den såkaldte ”aktivitetserklæring” nærmere er beskrevet.

5.4.5. Forbud mod anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede diagramark – artikel 15, stk. 1

5.4.5.1. Reglen

Artikel 15, stk. 1, 1. afsnit: Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort.

Artikel 15, stk. 1, 3. afsnit: Beskadiges et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark.

5.4.5.2. Forseelsen

Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark (eller førerkort). Diagramarke-
ne (eller førerkortene) skal derfor beskyttes på passende måde.

Beskadiges et diagramark, som indeholder optegnelser, skal det beskadigede diagramark vedlægges et reserveark, som erstatter de oplysninger, der er registreret på det beskadigede diagramark, jf. arti-



kel 15, stk. 1, 3. afsnit. I praksis skal tidsgrupperne fra det beskadigede diagrammark optegnes manuelt på et nyt diagrammark, der anses for ”reserveark”.

5.4.5.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagrammark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagrammark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.6. Krav om anvendelse af diagrammark under kørsel, forbud mod unødigt udtagning/udskiftning og dobbeltmarkering – artikel 15, stk. 2, 1. afsnit

5.4.6.1. Reglen

Artikel 15, stk. 2, 1. afsnit: Førerne skal anvende diagrammarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik, de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for (Rigspolitiet har foretaget understregning).

Reglen vedrører flere forseelsestyper, der er anført nedenfor.

5.4.6.2. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af diagrammark under kørsel

Førerne skal anvende diagrammark hver dag, de kører.

Diagramarket skal anvendes fra det øjeblik, føreren overtager køretøjet, og det skal straks efter udfyldning sættes i kontrolapparatet.

For hvert kørselsforløb skal en fører kunne forevise diagrammark, der indeholder samtlige oplysninger om førerens køretid, andet arbejde, rådighedstid samt pauser og hviletid.



Vejkontrol

Hvis føreren i en vejkontrol ikke kan forevise diagrammark for et kørselsforløb, anses det som manglende dokumentation for kørslen. Forseelsen betragtes på tilsvarende måde som manglende udlevering af diagrammark til kontrolmyndighed, jf. afsnit 5.4.4. Om eventuelt manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb, se nedenfor.

Virksomhedskontrol

Ved virksomhedskontrol foretages gennemgang af diagrammark for de enkelte køretøjer, og det kontrolleres ved anvendelse af de anførte tal for start- og slutkilometre, om der mangler diagrammark mellem de enkelte kørsler. Ved kontrollen af diagrammarkene foretages endvidere en optælling af antal kørte kilometer ved hjælp af optegnelserne af vejstrækningen på diagramarket. Denne optælling sammenholdes med de anførte tal for start- og slutkilometre, der er anført på diagrammarkene. Konstateres der herefter kørsel udover den kørsel, der er registreret på diagrammarkene, søges det på baggrund af virksomhedens oplysninger om førere på køretøjet i kontrolperioden oplyst, hvem føreren har været. Har der i kontrolperioden været flere førere på køretøjet, eller er det i øvrigt ikke muligt at identificere føreren, betragtes forseelsen på tilsvarende måde som transportvirksomhedens manglende udlevering af diagrammark til kontrol jf. afsnit 5.4.4. Om eventuelt manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb, se nedenfor.

Manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb

For både vej- og virksomhedskontrol gælder, at hvis der mellem slutkilometer registreret på et diagrammark og startkilometer registreret på det efterfølgende diagrammark mangler dokumentation for kørte kilometer, vil manglende dokumentation for mellem 10 og 800 km anses som ét manglende diagrammark. En kørsel på mellem 0 og 10 km vil blive tolereret for at give en margin, hvor køretøjet kan flyttes over en kort afstand uden registrering af, hvem der er fører af køretøjet. Denne tolerance betyder ikke, at det vil være lovligt at afbryde en hviletid. Det bemærkes, at det er vurderingen, at der lovligt i en daglig køretid maksimalt kan køres op til 800 km. Såfremt der mangler dokumentation for mere end 800 km, anvendes en omregningsfaktor på 800 km. Det betyder, at såfremt der f.eks. mangler dokumentation for 1400 km, anses det som 2 manglende diagrammark.

5.4.6.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er som udgangspunkt ingen tolerancegrænse for manglende dokumentation for kørsel.

Ved aflæsning af diagrammark accepteres manglende dokumentation for kørte kilometer i et kørselsforløb ikke.

Særlig tolerancegrænse ved kørsel mellem to kørselsforløb

Hvis der mangler dokumentation for kørsel mellem 2 kørselsforløb, accepteres manglende dokumentation for kørsel på op til 10 km, der ligger mellem slutkilometer registreret på et diagrammark og startkilometer registreret på det efterfølgende diagrammark.



Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis en fører ikke har anvendt diagrammark, og det derfor ikke kan udleveres til brug for en vejkontrol:

- fører: 3.000 kr. pr. manglende diagrammark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagrammark.

Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende diagrammark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke kan udlevere diagrammark til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagrammark.

5.4.6.3. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af diagrammark under kørsel ved flermandsbetjening

Reglen

Artikel 15, stk. 2, 4. afsnit: Førerne foretager de nødvendige udskiftninger af diagrammarkene, når køretøjet føres af flere personer, således at de i afsnit II, nr. 1 til 3, i bilag I omhandlede oplysninger optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

Forseelsen

Der konstateres korrekt markering på diagramark for fører 1, og det kan af arket aflæses, at der har været 2 førere på køretøjet, men diagramark for fører 2 mangler. Hvis det ikke er muligt at udfinde fører 2, anmodes alene om tiltalerejsning mod virksomheden for manglende diagramark for fører 2.

5.4.6.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis fører 2 ikke har anvendt diagrammark, og det derfor ikke kan udleveres til brug for en vejkontrol:

- fører: 3.000 kr. pr. manglende diagrammark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagrammark.



Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende diagramark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke kan udlevere diagramark for fører 2 til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende diagramark.

5.4.6.4. Forseelsen – førerens unødige udtagning/udskiftning af diagramarket

Føreren skal anvende diagramarket indtil afslutningen af den daglige arbejdsperiode og må ikke udtage/udskifte det i den periode, medmindre der skiftes køretøj. En udskiftning af diagramarket til et nyt ark må kun ske, hvis det hidtil anvendte diagramark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, fordi der er tale om en anden type kontrolapparat, hvori diagramarket ikke passer.

Nedenfor er forseelsen derfor opdelt i hovedregel og undtagelse.

Hovedregel: Diagramarket må først udtages/udskiftes ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode (som slutter ved begyndelsen af en daglig eller ugentlig hviletid).

Undtagelse ved skift af køretøj: Diagramarket må udtages ved skift af køretøj, herunder når diagramarket ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj. Diagramarket skal følge føreren, og vedkommende skal anvende det i det nye køretøj, medmindre diagramarket ikke lovligt kan anvendes i dette, fordi kontrolapparatet kræver anvendelse af en anden type diagramark. I så fald er det tilladt at udskifte diagramarket med et nyt diagramark, der passer til kontrolapparatet i det nye køretøj. Anvendes et nyt diagramark, fordi det hidtidige diagramark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagramark, og registreringsnummeret på det nye køretøj anføres på bagsiden på det hidtil anvendte diagramark, jf. § 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Om forseelsen i § 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen vedrørende manglende oplysning om registreringsnumre på diagramarket ved skift af køretøj, når diagramarket lovligt kan udskiftes, henvises til afsnit 5.4.12.

Ved flere føreres tilstedeværelse er den nødvendige ombytning af diagramark tilladt. Et diagramark skal dog altid følge den enkelte fører.

I tilfælde, hvor føreren overnatter i køretøjet, kan diagramarket blive siddende i kontrolapparatet, medmindre det vil medføre dobbeltmarkering (optegnelser ud over 24 timer). I sådanne tilfælde skal



diagramarket udskiftes, når hvilet påbegyndes. Det nye diagramark skal anvendes indtil afslutningen af den arbejdsperiode, der følger efter hvilet.

5.4.6.4.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse. Der vil dog ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn til, om en overtrædelse er begået for at forhindre eller vanskeliggøre politiets kontrol.

Det bemærkes, at der ikke rejses tiltale for overtrædelse af artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen i tilfælde, hvor der ikke anvendes diagramark under et lovligt dagligt eller reduceret ugentligt hvil, der afholdes i et køretøj, der holder stille.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. unødigt udskiftning uanset samme kørselsforløb
- virksomhed: 6.000 kr. pr. unødigt udskiftning uanset samme kørselsforløb.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.6.5. Forseelsen - dobbeltmarkering

Diagramarket må ikke benyttes udover det tidsrum, det gælder for (en 24-timersperiode). Et diagramark, som er ulæseligt, fordi markeringerne har kørt oven i hinanden, kan ikke anvendes til kontrol.

5.4.6.5.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Særlig tolerance ved læselige oplysninger

Hvis køretøjet har holdt stille under dobbeltmarkeringen, og oplysningerne på arket kan aflæses, rejses ingen tiltale for dobbeltmarkeringen. Der rejses tiltale for eventuelle konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Såfremt en del af diagramarket er ulæseligt på grund af dobbeltmarkering, rejses tiltale for dobbeltmarkering for den ulæselige del, og der rejses tillige tiltale for eventuelle overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der konstateres på den læselige del.



Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalebegæring for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.7. Manuel registrering af tidsgrupper - artikel 15, stk. 2, 2. afsnit, litra a)

5.4.7.1. Reglen

Artikel 15, stk. 2, 2. afsnit: Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum,

a) hvis køretøj et er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er læselige, og uden at arket tilsmudsas (kun den del, der vedrører det analoge kontrolapparat, er anført).

b) (udeladt, da teksten kun vedrører det digitale kontrolapparat)

Reglen omfatter flere forseelsestyper, der er anført nedenfor.

5.4.7.2. Forseelsen – krav om registrering af tidsgrupper efter, at føreren har forladt køretøjet

Når en fører har forladt køretøjet og har udtaget diagramarket og derfor er ude af stand til at betjene kontrolapparatet, skal tidsgrupperne ”andet arbejde”, ”rådighedstid” og ”pauser og hvil” registreres manuelt på diagramarket. Registreringen skal foretages ved hjælp af håndskrevne angivelser, f.eks. med kuglepen, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at den er læselig, og uden at arket tilsmudsas.

Registreringen skal dække tidsrummet, indtil den daglige arbejdsperiode afsluttes, og føreren påbegynder et lovligt hvil på mindst 9 sammenhængende timer.

5.4.7.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.



Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalebejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.7.3. Forseelsen- registrering af tid, der bruges på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 2 og 3

Reglen i artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen er beskrevet i afsnit 4.2.10. Der skal ske manuel registrering af den rejsetid, en fører bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Rejsen kan ske enten ved, at føreren befordres i et køretøj, han ikke selv er fører af, eller med fly, færge eller tog, eller med et køretøj, han selv er fører af, og som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, f.eks. en privatbil.

Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 2. Notatet er vedhæftet som bilag 2.

Rejsetid med et køretøj, som føreren ikke selv er fører af, eller med fly, færge eller tog

Den tid, en fører bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller i et tog med adgang til en køje eller liggeplads. Den pågældende tid skal registreres som "råddighedstid".

Ved arbejdsgiverens virksomhed forstås den registrerede brugers adresse, der fremgår af køretøjets registreringsattest.

I tilfælde, hvor en virksomhed har flere afdelinger, der ikke er beliggende på samme adresse, vil hjemstedet kunne anses som adressen på det normale driftssted for køretøjet, uanset om køretøjet formelt måtte være registreret til en anden afdelingsadresse.



Rejsetid med et køretøj, som føreren selv er fører af, og som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen

Hvis føreren under rejsen til eller fra køretøjet, selv er fører af et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, f.eks. en privatbil, skal den anvendte transporttid registreres som "andet arbejde".

Særlige tilfælde, hvor rejsetid kan anses for "pause" eller "hvil"

I vejledningsnotat nr. 2, der er vedhæftet som bilag 2, er endvidere anført tre tilfælde, hvor rejsetiden kan anses for "hvil" eller "pause".

Det første tilfælde omhandler den situation, hvor føreren ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde anses rejsetiden for pause eller hvil, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.

Det andet tilfælde omhandler den situation, at en fører ikke ledsager et køretøj, men rejser med færge eller tog til eller fra et sted, hvor føreren vil overtage eller har afleveret et køretøj, der er omfattet af forordningen. I dette tilfælde anses rejsetiden for pause eller hvil, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.

Det tredje tilfælde omhandler den situation, at betingelserne for "flermandsbetjening" er opfyldt, og der er flere førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. I dette tilfælde, hvor en medfører sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke aktivt er inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af medførerens "rådighedstid" anses for "pause".

Hvordan registreres rejsetiden

Registreringen skal foretages manuelt af føreren på diagramarket, f.eks. med kuglepen, og den skal være læselig og ske uden, at arket tilsmudses. Der henvises til "Forskrifter for brug af kontrolapparater".

Forseelsen kan konstateres ved at sammenholde startsted med slutsted på det foregående diagramark. I tilfælde, hvor føreren vælger at udfylde diagramarket med landekode, kan forseelsen være vanskelig at konstatere ved national kørsel.

5.4.7.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Særlig tolerance ved angivelse af bynavne som start-og slutsted på diagramarket

Ved udfyldelse af et diagramark skal start- og slutsted angives på arket, jf. artikel 15, stk. 5, litra b, se afsnit 5.4.9.

Start- og slutsted kan angives enten med landekode (f.eks. DK) eller land (f.eks. Danmark) eller bynavn (f.eks. Esbjerg). Det betyder, at det, hvis en fører vælger at anvende landekode, og den daglige arbejdsperiode starter og slutter i samme land, ikke umiddelbart kan konstateres, om der har været en rejsetid, der skal registreres i henhold til artikel 9. Såfremt en fører vælger at angive bynavn som start- og slutsted, f.eks. Esbjerg som start- og slutsted, og føreren bor i Odense, skal føre-



ren registrere rejsetid fra Odense til Esbjerg. Da valget af angivelse start- og slutsted ikke bør komme føreren til skade, er det praksis ikke at efterforske ”rejsetid”, når der er anvendt bynavne.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.7.4. Forseelsen – registrering af ”undtaget-kørsel”

Hvis føreren udfører ”undtaget-kørsel” før eller efter kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, skal kørslen registreres manuelt på diagramarket som ”andet arbejde”.

Som eksempler kan nævnes følgende:

- En fører påbegynder arbejdsperioden med kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, afbryder med et hvil på 5 timer og udfører derefter ”undtaget-kørsel” (f.eks. snerydning). Denne kørsel skal registreres som ”andet arbejde” på det diagramark, der hidtil har været benyttet i arbejdsperioden, og registreringspligten påhviler føreren, indtil arbejdsperioden afbrydes af et lovligt hvil.
- En fører påbegynder arbejdsperioden med ”undtaget-kørsel” og udfører derefter kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Denne kørsel kan påbegyndes straks efter ”undtaget-kørslen” eller efter et kortere hvil, der ikke afbryder arbejdsperioden. Den forudgående ”undtaget-kørsel” skal registreres som ”andet arbejde” på diagramarket. Pligten for føreren til manuel registrering indtræder, når vedkommende påbegynder den kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, og registreringen skal ske senest inden diagramarket sættes i kontrolapparatet.

5.4.7.4.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.



Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.8. Betjening af kontrolapparatets indstillingsanordning - artikel 15, stk. 3

5.4.8.1. Reglen

Artikel 15, stk. 3: Førerne skal

- sørge for at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjer er registreret,
- betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

a) under tegnet  : køretider

b) under tegnet  »andet arbejde«: en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.

c) under tegnet  »åbenhedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

d) under tegnet  afbrydelse i arbejdet og de daglige hvileperioder.

5.4.8.2. Forseelsen

Føreren skal sørge for, at den tid, der registreres på diagramarket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er indregistreret.

Føreren skal betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper optegnes tydeligt hver for sig ved brug af tegnene, der angiver disse. Tegnene for hver enkelt tidsgruppe er anført i forordningen.

5.4.8.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.



- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark, hvor forseelsen er konstateret.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.9. Førerens udfyldning af diagramarket - artikel 15, stk. 5

5.4.9.1. Reglen

Artikel 15, stk. 5: Førerne skal anføre følgende oplysninger på diagramarket:

- a) ved begyndelsen af arkets benyttelse: efternavn og fornavn;
- b) ved begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse: tidspunkt og sted;
- c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist ham, til den første tur, der er noteret på arket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket;
- d) kilometertællerens stand
 - inden den første tur, der er noteret på arket,
 - ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på arket,
 - hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen (det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller);
- e) i givet fald det tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj.

5.4.9.2. Forseelsen

Føreren af køretøjet skal udfylde diagramarket. Diagramarket er personligt, og manuelle oplysninger skal påføres af den person, der anvender arket. De manuelt påførte oplysninger skal være læselige, og arket må ikke være tilsmudset eller beskadiget. Oplysningerne skal være anført tydeligt, f.eks. med kuglepen. De oplysninger, som en fører skal anføre manuelt (med håndskrift), fremgår af artikel 15, stk. 5, i kontrolapparatforordningen. Alle oplysninger skal være anført. Er diagramarket mangelfuldt udfyldt, er det en overtrædelse af kontrolapparatforordningen.



Føreren skal anføre følgende oplysninger på diagramarket:

1. Efternavn og fornavn. Rækkefølgen er underordnet. Det er ikke tilstrækkeligt at anføre initialer, og stempel må ikke anvendes.
2. Start- og slutdato samt og start- og slutsted. Start- og slutsted kan angives enten med landekode (f.eks. DK), land (f.eks. Danmark) eller bynavn (f.eks. Esbjerg).
3. Registreringsnummer på køretøj (i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket).
4. Start- og slutkilometer. Ved køretøjsskift: det foregående køretøjstæller og det nye køretøjstæller.
5. Tidspunkt for evt. skift af køretøj.

Udfyldning af diagramark med urigtige oplysninger

Såfremt det konstateres, at et diagramark er udfyldt med urigtige oplysninger, bør anvendelse af straffelovens § 175 overvejes.

5.4.9.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Uanset antallet af udfyldningsfejl eller manglende oplysninger på det enkelte diagramark udmåles kun én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hvert diagramark, der ved kontrol konstateres fejlagtigt eller mangelfuldt udfyldt.

Særlig tolerance

I tilfælde, hvor det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse skyldes sjusk/forglemmelse fra førerens side, og politiets kontrol ikke er forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Som eksempel kan nævnes, at en fører har skrevet ”J. Hansen” på diagramarket. Hvis føreren uden vanskelighed kan identificeres, f.eks. fordi der ikke er andre i transportvirksomheden, der hedder Hansen, vil der kunne tages hensyn hertil.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark uanset antallet af udfyldningsmangler pr. ark,
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark uanset antallet af udfyldningsmangler pr. ark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.



Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.10. Driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, virksomhedens ansvar - artikel 16, stk. 1

5.4.10.1. Reglen

Artikel 16, stk. 1: Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer apparatet mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.

Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.

Medlemsstaterne kan inden for rammerne af artikel 19 bestemme, at de kompetente myndigheder kan forbyde anvendelse af køretøjet, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke afhjælpes eller udbedres i henhold til første og andet afsnit.

5.4.10.2. Forseelsen

I tilfælde, hvor der opstår driftsforstyrrelser, eller hvor kontrolapparatet fungerer mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted. Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.

5.4.10.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. til virksomheden pr. diagramark, hvorpå der konstateres driftsforstyrrelse.

Forbud mod benyttelse af køretøjet

Det bemærkes, at hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion af kontrolapparatet i et køretøj ikke afhjælpes eller udbedres som forskrevet i artikel 16, stk. 1, i kontrolapparatforordningen, kan politiet meddele forbud mod, at køretøjet benyttes, jf. § 10 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.



5.4.11. Førerens pligt i tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, hvor tidsgrupperne ikke registreres fejlfrit - artikel 16, stk. 2

5.4.11.1. Reglen

Artikel 16, stk. 2, 1. afsnit: Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal føreren på diagramarket eller diagramarkene eller på et særligt ark, der skal vedlægges enten diagramarket eller førerkortet, og hvorpå han anfører oplysninger til identifikation (navn og kørekortnummer eller navn og førerkortnummer) samt sin underskrift, notere oplysningerne om tidsgrupperne, såfremt kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udprinter disse fejlfrit.

5.4.11.2. Forseelsen

I tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af kontrolapparatet, hvor tidsgrupperne ikke længere registreres fejlfrit på diagramarket, skal føreren notere disse på diagramarket eller på et særligt ark. Hvis der anvendes et særligt ark, skal føreren anføre navn og kørekortnummer (eller førerkortnummer) samt underskrift på arket.

5.4.11.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.4.12. Manglende oplysning om registreringsnumre på diagramark ved skift af køretøj, når diagramarket lovligt kan udskiftes - § 4, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

5.4.12.1. Reglen

§ 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: I et køretøj med et analogt kontrolapparat må diagramarket først udskiftes ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Diagramarket må dog udtages ved skift af køretøj, herunder når diagramarket ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj. Dia-

////////////////

gramarket må kun udskiftes ved skift af køretøj, såfremt det ikke lovligt kan anvendes i det andet køretøj. Anvendes et nyt diagramark, fordi det hidtidige diagramark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagramark, og registreringsnummeret på det nye køretøj anføres på bagsiden af det hidtil anvendte diagramark.

5.4.12.2. Forseelsen

Når et diagramark lovligt kan udskiftes til et nyt diagramark ved skift af køretøj, fordi det hidtidige diagramark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagramark, og registreringsnummeret på det nye køretøj anføres på bagsiden på det hidtil anvendte diagramark. Hvis der ikke er sket den fornødne registrering af registreringsnumrene på diagramarkene, er det en overtrædelse af § 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Om unødigt udtagning af diagramark og unødigt udtagning/udskiftning i forbindelse med skift af køretøj, henvises til afsnit 5.4.6.4. ovenfor.

5.4.12.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. diagramark.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. diagramark.

Særlig tolerance

I tilfælde, hvor det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse skyldes sjusk/forglemmelse fra førerens side, og politiets kontrol ikke er forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.



5.4.13. Førerens manglende aflevering af diagrammark, manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen - § 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

5.4.13.1. Reglen

§ 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Føreren skal til transportvirksomheden aflevere diagrammark, alle manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen.

Stk. 2. Føreren skal på begæring af transportvirksomheden aflevere sit førerkort, således at transportvirksomheden kan overføre, gemme og sikre data fra kortet.

5.4.13.2. Forseelsen

Når diagrammark og manuelle registreringer ikke længere skal medbringes under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7, litra a, skal føreren aflevere disse til den transportvirksomhed, som kørslen er udført for. Aflevering af de pågældende oplysninger er afgørende for, at transportvirksomheden kan opfylde kravene om opbevaring af oplysningerne til brug for eventuel udlevering til kontrolmyndighederne, jf. artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Endvidere er oplysningerne nødvendige for, at transportvirksomheden kan føre kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

I tilfælde, hvor føreren ikke afleverer de anførte oplysninger, giver bestemmelsen transportvirksomheden mulighed for at anmelde føreren til politiet for den manglende aflevering.

5.4.13.3. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Der er ingen domstolspraksis for bødens størrelse, men da transportvirksomheden sanktioneres med en bøde på 6.000 kr. for hvert manglende diagrammark, der ikke afleveres ved kontrol, jf. afsnit 5.4.4., bør der under hensyn hertil i givet fald idømmes en passende bøde til føreren.

5.4.14. Erklæring om førerens sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, kørsel i et andet køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, udførelse af andet arbejde end kørsel samt rådighedstid - "aktivitetserklæring" (tidligere "ferieerklæring")

5.4.14.1. Reglen i artikel 11 i kontroldirektivet og Kommissionens afgørelse om en formular til brug for "aktivitetserklæring" (ferieerklæring).

Af artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/2/EF – kontroldirektivet - fremgår, at Kommissionen udformer en elektronisk og printervenlig formular, som kan anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, eller hvis føreren har ført et andet køretøj, der er undtaget fra køre- og



hviletidsforordningen, i den periode, hvor der i henhold til artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen er krav om at kunne forevise diagrammark, førerkort, manuelle registreringer og udskrifter.

Ved Kommissionens afgørelse af 14. december 2009 (EU-tidende nr. L 330 af 16. december 2009) er Kommissionens tidligere beslutning af 12. april 2007 om en formular ændret. Det betyder, at der er en ny formular til brug for afgivelse af en erklæring om førerens fravær på grund af sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, udførelse af kørsel med et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller AETR, udførelse af andet arbejde end kørsel, samt rådighedstid. Erklæringen kaldes en "aktivitetserklæring" (tidligere "ferieerklæring") og er sammen med Kommissionens afgørelse vedhæftet som bilag 7.

Visse EU-lande har indført krav om brug af formularen. Danmark har ikke indført et sådant krav, og der stilles ikke krav om, at udlændinge anvender erklæringen ved kørsel i Danmark.

Hvis en fører i forbindelse med en kontrol foreviser formularen i korrekt udfyldt og underskrevet stand, skal erklæringen anerkendes.

Kommissionen har udsendt et nyt vejledningsnotat nr. 5 om formular til brug for erklæring om forhold, som er opstillet i Kommissionens afgørelse af 14. december 2009, hvortil der henvises. Notatet er vedhæftet som bilag 5.

Det fremgår bl.a. af Kommissionens vejledningsnotat nr. 5, at det alene er den underskrevne originale formular, som er gyldig. Under særlige omstændigheder vil en faxet eller elektronisk kopi af formularen kunne godkendes. Om en faxet eller elektronisk kopi af den udfyldte formular kan godkendes vil bero på et konkret skøn, hvori de på formularen anførte oplysninger indgår.

5.4.14.2. Forseelsen

Føreren foreviser en erklæring om sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, udførelse af kørsel med et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller AETR, udførelse af andet arbejde end kørsel, samt rådighedstid, i den periode hvor der i henhold til artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen skal forevises diagrammark, førerkort og manuelle registreringer og udskrifter.

Den foreviste erklæring er ikke udfærdiget på den af Kommissionen udformede formular, eller føreren foreviser en erklæring, der ikke er korrekt udfyldt og underskrevet.

Hvis den foreviste erklæring ikke kan accepteres, og der ikke er nogen acceptabel forklaring på manglende diagrammark, førerkort eller manuelle registreringer og udskrifter for kontrolperioden, som er den pågældende dag og de forudgående 28 dage, eller for dele af kontrolperioden, anses forseelsen som manglende udlevering af henholdsvis diagrammark, førerkort og manuelle registreringer og udskrifter. Der henvises til afsnit 5.4.4. for så vidt angår det analoge kontrolapparat og afsnit 5.5.4. for så vidt angår det digitale kontrolapparat.

Såfremt det konstateres, at den foreviste erklæring er urigtig, kan erklæringen ikke accepteres, og det skal overvejes, om der bør rejses tiltale for overtrædelse af straffelovens § 163. Som eksempel



kan nævnes, at det er angivet på erklæringen, at føreren har holdt ferie, hvilket viser sig at være urigtigt.

5.4.14.3. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktionen vil være afhængig af, hvilken overtrædelse der kan konstateres. Skal der sanktioneres for manglende udlevering af diagramark, førerkort eller manuelle registreringer og udskrifter, henvises til afsnit 5.4.4.3 og afsnit 5.5.4.3.

5.5. Anvendelse af digitalt kontrolapparat

I dette afsnit er en gennemgang af bestemmelser, der vedrører anvendelse af det digitale kontrolapparat.

Et digitalt kontrolapparat er et kontrolapparat, der er i overensstemmelse med bilag I B i forordning 3821/85.

I et digitalt kontrolapparat registreres oplysninger om køretøjets aktiviteter og førernes aktiviteter for 365 dage ad gangen, hvorefter der sker en løbende overskrivning.

I et digitalt kontrolapparat skal føreren anvende et førerkort, der udstedes til den pågældende efter ansøgning. På førerkortet registreres oplysninger om førerens aktiviteter for minimum 28 dage ad gangen, hvorefter der sker en løbende overskrivning. Førerkortet identificerer føreren i kontrolapparatet.

Transportvirksomheden skal anvende et virksomhedskort, der udstedes til den pågældende transportvirksomhed efter ansøgning. Virksomhedskortet skal f.eks. anvendes, før virksomheden tager et køretøj i brug, således at virksomheden registreres som dataindehaver i kontrolapparatet og dermed kan identificeres af kontrolapparatet og gøre det muligt at vise, overføre og printe data fra kontrolapparater i køretøjer, som virksomheden bruger.

Om udstedelse af førerkort og virksomhedskort henvises til bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af fartskriverkort, som er ændret ved bekendtgørelse nr. 809 af 4. juli 2006. Bekendtgørelsen kan findes på www.politi.dk.

Krav om obligatorisk brug af det digitale kontrolapparat

I køretøjer, der første gang er taget i brug den 1. maj 2006 eller senere, og som er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, er der krav om installation og anvendelse af et digitalt kontrolapparat.

Der er ikke krav om installation af et digitalt kontrolapparat i et køretøj, der er taget i brug første gang før den 1. maj 2006.



Særligt om bødesanktion pr. ”dag”

I afsnittene nedenfor om tolerancer og sanktioner er der under bødesanktion anvendt begrebet ”pr. dag”.

Om definitionen af en ”dag” henvises til afsnit 3, hvorefter en dag strækker sig, fra føreren aktiverer kontrolapparatet og 24 timer frem eller indtil afslutningen af en hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 24 timer.

Ved at anvende begrebet ”dag” ligestilles anvendelse af et førerkort med anvendelse af et diagram, som indeholder mulighed for registrering af aktiviteter inden for 24 timer.

Begrebet ”dag” anvendes således for at ligestille sanktioner for overtrædelser af kontrolapparatforordningen i sager, hvor der er anvendt et digitalt kontrolapparat, med sager om overtrædelser, hvor der er anvendt et analogt kontrolapparat, og hvor der under bødesanktion er anvendt begrebet ”pr. diagram”.

5.5.1. Betjening af kontrolapparatet - artikel 13

5.5.1.1. Reglen

Artikel 13: Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B.

Reglen omfatter alle typer forseelser, der kan henføres til kontrolapparatets manglende funktion og ukorrekt anvendelse/betjening heraf.

Eksempler på forseelsestyper er anført nedenfor.

5.5.1.2. Forseelsen - ukorrekt betjening af kontrolapparatet ved flermandsbetjening

Ved flere føreres tilstedeværelse i køretøjet er den nødvendige ombytning af førerkort tilladt.

Førerne skal sørge for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i kontrolapparatet i overensstemmelse med kontrolapparatets brugsanvisning.

Hvis en førers førerkort ikke er placeret korrekt, vil registrering af data om køretid, pauser og hviletid blive ukorrekt.

5.5.1.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Ingen.

Sanktioner:



- fører: 3.000 kr. pr. overtrædelse.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.1.3. Forseelsen – registrering i lokaltid i stedet for UTC-tid

Alle tidsdata i det digitale kontrolapparat registreres i UTC-tid (Universal Time Coordinated – koordineret verdenstid (Greenwich-tid)). Manuelle indlæsninger af tidsgrupper skal foretages i UTC-tid. Foretages registrering i lokaltid, er der tale om ukorrekt betjening af kontrolapparatet.

5.5.1.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Særlig tolerance

Såfremt tidsregistrering fejlagtigt er foretaget i lokaltid i stedet for UTC-tid igennem flere daglige arbejdsperioder, og politiets kontrol ikke er forhindret eller vanskeliggjort derved, anses forseelsen som én forseelse, der sanktioneres med én bødesanktion.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.



5.5.1.4. Forseelsen - manipulation af kontrolapparatet

Såfremt der konstateres manipulation af kontrolapparatet henvises til afsnit 5.3.5.

5.5.1.4.1. Tolerancer og sanktioner

Der henvises til afsnit 5.3.5.

5.5.2. Udskrift skal kunne foretages korrekt – artikel 14, stk. 1, 2. afsnit

5.5.2.1. Reglen

Artikel 14, stk. 1, 2. afsnit: Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, sørger arbejdsgiveren og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at den i bilag I B omhandlede udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

5.5.2.2. Forseelsen

Når køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat, skal transportvirksomheden og føreren sørge for, at der kan foretages korrekt udskrivning af oplysninger/data i tilfælde af kontrol. Det betyder, at der skal være papir i kontrolapparatet, så udskrift af oplysninger kan foretages ved en vejkontrol.

Det bemærkes, at hvis der ved kontrol ikke kan udleveres udskrifter, der har været pligt til at udskrive fra det digitale kontrolapparat, jf. artikel 15 og 16, og det oplyses, at dette skyldes manglende papir i kontrolapparatet, anses forseelsen for manglende udlevering af udskrifter til kontrol, se afsnit 5.5.4.

5.5.2.3. Tolerancer og sanktioner

Særlig tolerance i en overgangsperiode

Udførelse af vejkontrol af data fra det digitale kontrolapparat forudsætter, at kontrolpersonalet er udstyret med elektronisk aflæsningsudstyr. Dette er endnu ikke tilfældet, og derfor er politiet, indtil udstyr er anskaffet, udstyret med papirruller til brug for udskrivning af oplysninger fra det digitale kontrolapparat ved vejkontrol. Det anses derfor ikke for en overtrædelse af artikel 14, stk. 1, 2. afsnit, hvis køretøjet ikke er forsynet med tilstrækkeligt papir til politiets vejkontrol.

Sanktioner:

Bestemmelsen håndhæves ikke indtil videre, se særlig tolerance ovenfor.



5.5.3. Virksomhedens manglende udlevering af kopi af data og udskrifter til føreren – artikel 14, stk. 2

5.5.3.1. Reglen

Artikel 14, stk. 2: Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person (Rigspolitiet har foretaget understregning).

5.5.3.2. Forseelsen

Transportvirksomheden udleverer ikke kopi af data og udskrifter til en fører, der anmoder om det.

Det er alene transportvirksomheden, der anses for ansvarlig ved udlevering af kopi af data og udskrifter til føreren.

5.5.3.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. overtrædelse for manglende udlevering til en fører, uanset antallet af data og udskrifter, der skulle udleveres kopi af.

5.5.4. Manglende udlevering af førerkort og data mv. til kontrolmyndigheden – artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 7, litra b

5.5.4.1. Reglen

Artikel 14, stk. 2: Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person (Rigspolitiet har foretaget understregning).

Artikel 15, stk. 7, litra b: Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedens forlangende kunne forevise:



i) sit førerkort

ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, og

iii) diagrammarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

5.5.4.2. Forseelsen

Førerkortet og eventuelle udskrifter og diagramark skal på forlangende forevises for eller udleveres til kontrolmyndigheden for den anførte periode (efter 1. januar 2008 for den pågældende dag og de forudgående 28 dage), da kontrollen ellers ikke kan gennemføres.

Ved vejkontrol er det føreren, der ikke udleverer førerkort mv. til kontrol.

Ved en virksomhedskontrol er det transportvirksomheden, der ikke udleverer data mv. til brug for kontrol. Når data ikke udleveres til brug for en virksomhedskontrol, er det ikke muligt at identificere føreren.

Som eksempler på manuelle registreringer og udskrifter, der kan være foretaget ved anvendelse af diagramark eller førerkort, og som er krævet i henhold til kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, kan følgende nævnes:

- Hvis et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, beskadiges, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark, jf. artikel 15, stk. 1, 3. afsnit, i kontrolapparatforordningen. Hvis førerkortet beskadiges under en arbejdsperiode, kan føreren enten udfylde et reservediagramark eller udskrive oplysningerne om tidsgrupperne for arbejdsperioden fra det digitale kontrolapparat ved kørslens afslutning, således som det er beskrevet i næste eksempel. Hvis førerkortet er beskadiget, før kørslen påbegyndes, skal der laves udskrift, som beskrevet i næste eksempel.
- Hvis et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet), fremgår det af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, og artikel 16, stk. 2, 3. afsnit, at føreren skal lave udskrifter.
- Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal der foretages registrering af oplysninger, som anført i artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen.



- Såfremt force-majeure reglen i artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen anvendes, skal oplysninger om årsagen til anvendelsen enten registreres på diagramarket eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat.

Det bemærkes, at arbejdssedler, køresedler og lign. ikke kan erstatte diagramark, data, manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat som kontrolmateriale.

Om transportvirksomhedens forpligtelser i henhold til § 6 – 8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen vedrørende håndtering af data, henvises til afsnit 5.5.13.

5.5.4.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Særlig tolerance ved vejkontrol

Hvis en fører ved en vejkontrol ikke kan udlevere et eller flere diagramark, manuelle registreringer og udskrifter for den krævede periode, og det efterfølgende viser sig, at det beror på en ren forglemmelse, da transportvirksomheden efterfølgende kan forevise de manglende diagramark, manuelle registreringer og udskrifter, anses det som en overtrædelse af kravet om at medbringe de fornødne diagramark, manuelle registreringer og udskrifter under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7. I så fald gives der kun én bøde for den manglende medbringelse og ikke en bøde pr. manglende diagramark, manuelle registrering og udskrift.

Særlig tolerance vedrørende kørsel uden førerkort

Hvis en fører ikke kan anvende sit førerkort, fordi det er beskadiget, ikke fungerer, er bortkommet eller stjålet, kan han køre uden kort, hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted. Det er et krav, at der kun er tale om kørsel uden kort i den periode, der er nødvendig for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted, og føreren kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende sit kort i den pågældende periode, jf. artikel 16, stk. 3.

Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis en fører ikke udleverer førerkort (manuelle registreringer eller udskrifter) til brug for en vejkontrol:

- fører: 3.000 kr. pr. manglende ”dag”,
- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende ”dag”.

Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende ”dag”. Se dog under ”Særlig tolerance” ovenfor.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.



Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke udleverer data (manuelle registreringer eller udskrifter) til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende ”dag”.

Ved virksomhedskontrol opgøres bøden på grundlag af en skønsmæssig beregning af antal af arbejdsdage pr. indregistreret køretøj til virksomheden i kontrolperioden.

5.5.4.4. Særligt om brug af ”aktivitetserklæring” (ferieerklæring)

I forbindelse med vejkontrol kan en fører forevise en erklæring om sygdom, ferie eller kørsel med et andet køretøj, der er undtaget fra køre- og hviletidsforordningen, i den periode eller en del af den periode, der skal kontrolleres.

Der henvises til afsnit 5.5.15., hvor den såkaldte ”aktivitetserklæring” nærmere er beskrevet.

5.5.5. Krav om anvendelse af personligt førerkort – artikel 14, stk. 4, litra a

5.5.5.1. Reglen

Artikel 14, stk. 4, litra a), 3. afsnit: Føreren må kun være indehaver af ét gyldigt førerkort. Han må kun bruge sit eget personlige førerkort. Han må ikke benytte et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

5.5.5.2. Forseelsen

En fører må kun anvende et førerkort, som er udstedt til ham personligt. En fører må kun være indehaver af ét førerkort. Føreren må ikke anvende et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

Føreren må ikke anvende et førerkort udstedt til en anden person.

Det er helt afgørende for kontrollen med køre- og hviletidsbestemmelserne, at føreren kun anvender sit personlige gyldige førerkort og kun er indehaver af ét førerkort, der er gyldigt og virksomt.

Overtrædelse af artikel 14, stk. 4, litra a, gør kontrol med køre- og hviletid umulig.

Hvis føreren ikke kan anvende sit førerkort, fordi det bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt, henvises til afsnit 5.5.7., om førerens pligter i de situationer.

5.5.5.3. Tolerancer og sanktioner

Såfremt det konstateres, at en fører har anvendt et førerkort, der er udstedt til en anden person, at førerkortet er udløbet, eller at vedkommende er indehaver af mere end ét førerkort, skal forholdet efterforskes, og det bør overvejes at anvende straffelovens bestemmelser. I en sag med f.eks. an-



vendelse af et førerkort, der er udstedt til en anden person, vil straffelovens § 174 kunne finde anvendelse.

Kommentar [CMH0061]: Enighed om at RA må være rette til at skrive om sanktioner, afsnit derfor udeladt.

5.5.6. Forbud mod anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede førerkort – artikel 15, stk. 1

5.5.6.1. Reglen

Artikel 15, stk. 1, 1. afsnit: Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort.

Artikel 15, stk. 1, 3. afsnit: Beskadiges et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark.

5.5.6.2. Forseelsen

Førerne må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede førerkort. Førerkortene skal derfor beskyttes på passende måde, så data og oplysninger, der er anført på kortet, er virksomme og identificerbare.

Beskadiges et førerkort, skal føreren udskrive oplysninger fra det digitale kontrolapparat, se afsnit 5.5.7. om førerens pligter, hvis førerkortet er beskadiget. Udskrifterne erstatter dels de oplysninger, der er registreret på det beskadigede førerkort, dels de oplysninger, der registreres i kontrolapparatet, indtil et nyt førerkort er udstedt.

Udskrifterne skal vedlægges det beskadigede førerkort, idet de anses for at være ”reserveark”, jf. artikel 15, stk. 1, 3. afsnit.

5.5.6.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”,
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.



Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.7. Førerens pligter, hvis førerkort ikke kan anvendes – artikel 15, stk. 1, og artikel 16, stk. 2, 2. afsnit

5.5.7.1. Reglen

Artikel 15, stk. 1, 5. afsnit: Når et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse, skal føreren:

a) ved kørsels begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:

i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift

ii) perioderne, som omhandlet i stk. 3, andet led, litra b), c), og d).

b) ved kørsels afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som kontrolapparatet har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørsels begyndelse, når de ikke er registreret af fartskriveren, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift.

Artikel 16, stk. 2, 2. afsnit: Hvis et førerkort bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt, sørger føreren ved kørsels afslutning for, at de oplysninger vedrørende tidsgrupper, som kontrolapparatet har registreret, printes ud, og at udskriften forsynes med oplysninger til identifikation af føreren (navn og kørekortnummer eller navn og førerkortnummer) samt underskrives.

5.5.7.2. Forseelsen

I henhold til artikel 15, stk. 1, er det muligt i ganske særlige tilfælde at føre et køretøj uden anvendelse af førerkortet. Det drejer sig om tilfælde, hvor et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse, hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet. Tilsvarende gælder efter artikel 16, stk. 2, hvis et førerkort, efter at kørsel med førerkort er påbegyndt, bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt. Føreren kan køre uden kort, hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted. Det er et krav, at der kun er tale om kørsel uden kort i den periode, der er nødvendig for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted, og føreren kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende sit kort i den pågældende periode, jf. artikel 16, stk. 3.

Det fremgår af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, at føreren i disse situationer, hvor det ikke er muligt at anvende førerkort, skal gøre følgende:

////////////////

Ved kørsels begyndelse:

- udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og anføre følgende på udskriften:
 - oplysninger om navn, nummer på kørekort eller førerkort og underskrift, og
 - tidsgrupperne for "andet arbejde", "rådighedstid" og "pauser og hvil".

Ved kørsels afslutning:

- udskrive oplysninger om de perioder, som kontrolapparatet har registreret,
- anføre eventuelle perioder med "andet arbejde", rådighedstid og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørsels begyndelse, når de ikke er registreret af kontrolapparatet, og
- anføre oplysninger om navn, nummer på kørekort eller førerkort og underskrift.

I henhold til artikel 16, stk. 2, gælder tilsvarende krav ved kørsels afslutning, hvis et førerkort, efter at kørsel med førerkort er påbegyndt, bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt.

Hvis førerkortet er glemt, kan muligheden for at køre med udskrifter ikke anvendes.

5.5.7.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. "dag".
- virksomhed: 6.000 kr. pr. "dag".

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.8. Krav om anvendelse af førerkort under kørsel og forbud mod unødigt udtagning – artikel 15, stk. 2, 1. afsnit

5.5.8.1. Reglen

Artikel 15, stk. 2, 1. afsnit: Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for (Rigspolitiet har foretaget understregning).



Reglen består af flere forseelsestyper, der er anført nedenfor.

5.5.8.2. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af førerkort under kørsel

Førerne skal anvende førerkort hver dag, de kører.

Føreren skal anvende sit personlige og gyldige førerkort fra det øjeblik, den pågældende overtager køretøjet, og kortet skal straks sættes i kontrolapparatet.

Førerkortet indeholder samtlige oplysninger om førerens køretid, andet arbejde, rådighedstid samt pauser og hviletid. Førerkortet rummer oplysninger for 28 dage ad gangen.

I det digitale kontrolapparat registreres alle data om køretøjets aktiviteter, og disse aktiviteter henføres til det førerkort, der anvendes. Hvis der ikke anvendes førerkort, vil køretøjets aktiviteter blive registreret, uden det kan konstateres, hvem der har ført køretøjet.

Førerkortet kan dog udtages ved skift af køretøj, herunder når førerkortet ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj, jf. § 5 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Vejkontrol

Hvis føreren i en vejkontrol ikke kan forevise/har anvendt førerkort for et kørselsforløb, anses det som manglende dokumentation for kørslen. Forseelsen betragtes på tilsvarende måde som manglende aflevering af diagramark til kontrol, jf. afsnit 5.4.4. Der henvises til afsnit 5.5.7. for så vidt angår tilladt kørsel uden førerkort, og de forholdsregler, føreren skal iagttage. Om eventuelt manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb, se nedenfor.

Virksomhedskontrol

Ved virksomhedskontrol foretages gennemgang af data for de enkelte køretøjer, og det kontrolleres, om der mangler data vedrørende førerkort mellem de enkelte kørsler. Konstateres der kørsel udover den kørsel, der er registreret ved brug af førerkort, søges det på baggrund af virksomhedens oplysninger om førere på køretøjet i kontrolperioden oplyst, hvem føreren har været. Er det ikke muligt at identificere føreren, betragtes forseelsen på tilsvarende måde som transportvirksomhedens manglende udlevering af data til kontrol, jf. afsnit 5.5.4. Om eventuelt manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb, se nedenfor.

Manglende dokumentation for kørte kilometer mellem 2 kørselsforløb

For både vej- og virksomhedskontrol gælder, at hvis der mellem slutkilometer registreret med brug af førerkort og startkilometer registreret med brug af førerkort kan konstateres kørte kilometer uden brug af førerkort, vil manglende dokumentation for mellem 10 og 800 km anses som en ”dag”, hvor der er udført kørsel uden førerkort. En kørsel på mellem 0 og 10 km vil blive tolereret for at give en margin, hvor køretøjet kan flyttes over en kort afstand uden registrering af, hvem der er fører af køretøjet. Denne tolerance betyder ikke, at det vil være lovligt at afbryde en hviletid. Det bemærkes, at det er vurderingen, at der lovligt i en daglig køretid maksimalt kan køres op til 800 km. Såfremt der mangler dokumentation for mere end 800 km, anvendes en omregningsfaktor på 800 km. Det betyder, at såfremt der f.eks. mangler dokumentation for 1400 km, anses det som 2 manglende ”dage”.



5.5.8.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er som udgangspunkt ingen tolerancegrænse for manglende brug af førerkort under kørsel.

Ved aflæsning af data accepteres manglende brug af førerkort i et kørselsforløb ikke, medmindre det ikke har været muligt at anvende førerkortet, se afsnit 5.5.7.

Særlig tolerancegrænse ved kørsel mellem to kørselsforløb

Hvis der mangler dokumentation for kørsel mellem 2 kørselsforløb, accepteres manglende dokumentation for kørsel på op til 10 km, der ligger mellem slutkilometer registreret i et forudgående kørselsforløb ved brug af førerkort og startkilometer registreret i et efterfølgende kørselsforløb ved brug af førerkort.

Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis en fører ikke har anvendt førerkort:

- fører: 3.000 kr. pr. manglende ”dag”.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende ”dag”.

Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende ”dag”.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke kan udlevere data til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende ”dag”.

Anvendelse af et førerkort udstedt til en anden person

Såfremt det konstateres, at en fører har anvendt et førerkort, der er udstedt til en anden person, skal forholdet efterforskes, se afsnit 5.5.5.



5.5.8.3. Forseelsen – krav om førerens anvendelse af førerkort under kørsel ved flermandsbetjening

Reglen

Artikel 15, stk. 2, 3. afsnit: Når der er mere end en fører i et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, sørger de førere, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i fartskriveren.

Forseelsen

Der konstateres korrekt registrering på førerkort hos fører 1, og det kan af kontrolapparatet aflæses, at der har været 2 førere på køretøjet, men førerkort for fører 2 er ikke anvendt. Hvis det ikke er muligt at udfinde fører 2, anmodes alene om tiltalerejsning mod virksomheden.

5.5.8.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

Vejkontrol

Hvis fører 2 ikke har anvendt førerkort og derfor ikke kan udlevere det til brug for en vejkontrol:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”.

Ved vejkontrol opgøres bøden pr. manglende ”dag”.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Virksomhedskontrol

Hvis en transportvirksomhed ikke kan udlevere data for fører 2 til brug for en virksomhedskontrol:

- virksomhed: 6.000 kr. pr. manglende ”dag”.



5.5.8.4. Forseelsen – førerens unødige udtagning af førerkortet

Føreren skal anvende førerkortet indtil afslutningen af den daglige arbejdsperiode og må ikke udtage det i den periode, medmindre der skiftes køretøj. Nedenfor er forseelsen derfor opdelt i hovedregel og undtagelse.

Hovedregel: Førerkortet må først udtages ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode (som slutter ved begyndelsen af en daglig eller ugentlig hviletid).

Undtagelse ved skift af køretøj, jf. § 5 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Førerkortet kan udtages ved skift af køretøj, herunder når førerkortet ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj.

Ved flere føreres tilstedeværelse er den nødvendige ombytning af førerkort tilladt. Førerne skal sørge for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i kontrolapparatet i overensstemmelse med kontrolapparatets brugsanvisning, jf. artikel 15, stk. 2, 3. afsnit.

5.5.8.4.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse. Der vil dog ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn til, om en overtrædelse er begået for at forhindre eller vanskeliggøre politiets kontrol.

Det bemærkes, at der ikke rejses tiltale for overtrædelse af artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen i tilfælde, hvor der ikke anvendes førerkort under et lovligt dagligt eller reduceret ugentligt hvil, der afholdes i et køretøj, der holder stille.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. unødigt udtagning uanset samme kørselsforløb
- virksomhed: 6.000 kr. pr. unødigt udtagning uanset samme kørselsforløb.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.9. Manuel registrering af tidsgrupper - artikel 15, stk. 2, 2. afsnit, litra b

5.5.9.1. Reglen

Artikel 15, stk. 2, 2. afsnit: Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3 andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum,

a) (udeladt, da teksten kun vedrører det analoge kontrolapparat)



b) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.

Reglen omfatter flere forseelsestyper, der er anført nedenfor.

Særligt om registrering af tidsgrupper i UTC-tid

Alle tidsdata i det digitale kontrolapparat registreres i UTC-tid (Universal Time Coordinated – koordineret verdenstid (Greenwich-tid)). Manuelle indlæsninger af tidsgrupper skal foretages i UTC-tid. Foretages registrering i lokaltid, er der tale om ukorrekt betjening af kontrolapparatet, se afsnit 5.5.1.3.

5.5.9.2. Forseelsen – krav om registrering af tidsgrupper, efter at føreren har forladt køretøjet

Når en fører har forladt køretøjet og har udtaget førerkortet og derfor er ude af stand til at betjene kontrolapparatet, skal tidsgrupperne ”andet arbejde”, ”rådighedstid” og ”pauser og hvil” indlæses på førerkort ved hjælp af apparatets manuelle registreringsmulighed, når føreren på ny anvender førerkortet i et køretøj.

Registreringen skal dække tidsrummet, indtil den daglige arbejdsperiode afsluttes, og føreren påbegynder et lovligt hvil på mindst 9 sammenhængende timer.

5.5.9.2.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.



5.5.9.3. Forseelsen - registrering af tid, der bruges på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 2 og 3

Reglen i artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen er beskrevet i afsnit 4.2.10. Der skal ske manuel registrering af den rejsetid, en fører bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Rejsen kan ske enten ved, at føreren befordres i et køretøj, han ikke selv er fører af, eller med fly, færge eller tog, eller med et køretøj, han selv er fører af, og som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, f.eks. en privatbil.

Der henvises i øvrigt til Kommissionens vejledningsnotat nr. 2 om registrering af rejsetid. Notatet er vedhæftet som bilag 2.

Rejsetid med et køretøj, som føreren ikke selv er fører af, eller med fly, færge eller tog

Den tid, en fører bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller i et tog med adgang til en køje eller liggeplads. Den pågældende tid skal registreres som "rådighedstid".

Ved arbejdsgiverens virksomhed forstås den registrerede brugers adresse, der fremgår af køretøjets registreringsattest.

I tilfælde, hvor en virksomhed har flere afdelinger, der ikke er beliggende på samme adresse, vil hjemstedet kunne anses som adressen på det normale driftssted for køretøjet, uanset om køretøjet formelt måtte være registreret til en anden afdelingsadresse.

Rejsetid med et køretøj, som føreren selv er fører af, og som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen

Hvis føreren under rejsen til eller fra køretøjet selv er fører af et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, f.eks. en privatbil, skal den anvendte transporttid registreres som "andet arbejde".

Særlige tilfælde, hvor rejsetid kan anses for "pause" eller "hvil"

I vejledningsnotat nr. 2, der er vedhæftet som bilag 2, er endvidere anført tre tilfælde, hvor rejsetiden kan anses for "hvil" eller "pause".

Det første tilfælde omhandler den situation, hvor føreren ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde anses rejsetiden for pause eller hvil, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.



Det andet tilfælde omhandler den situation, at en fører ikke ledsager et køretøj, men rejser med færge eller tog til eller fra et sted, hvor føreren vil overtage eller har afleveret et køretøj, der er omfattet af forordningen. I dette tilfælde anses rejsetiden for pause eller hvil, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.

Det tredje tilfælde omhandler den situation, at betingelserne for ”flermandsbetjening” er opfyldt, og der er flere førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. I dette tilfælde, hvor en medfører sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke aktivt er inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af medførerens ”rådighedstid” anses for ”pause”.

Hvordan registreres rejsetiden

Registreringen skal indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle registreringsmulighed. Der henvises til ”Forskrifter for brug af kontrolapparater”.

Forseelsen kan konstateres ved at sammenholde det registrerede startsted med slutsted. Da føreren indlæser nationalitetsmærket for det land, hvor vedkommende begynder eller slutter den daglige arbejdsperiode, kan forseelsen være vanskelig at konstatere ved national kørsel.

5.5.9.3.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.



5.5.9.4. Forseelsen – registrering af ”undtaget-kørsel”

Hvis føreren udfører ”undtaget-kørsel” før eller efter kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, skal kørslen indlæses i kontrolapparatet som ”andet arbejde”.

Selve kørslen kan udføres uden eller med anvendelse af førerkort.

Kørsel uden førerkort

Anvender føreren ikke førerkortet ved forudgående ”undtaget-kørsel”, skal kørslen indlæses og registreres som ”andet arbejde” på førerkortet. Registreringen skal ske, når føreren påbegynder kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Hvis føreren efter at have udført kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, i arbejdsperioden efterfølgende udfører ”undtaget-kørsel” uden anvendelse af førerkort, skal vedkommende næste gang, førerkortet anvendes, indlæse og registrere ”undtaget-kørslen” på førerkortet som ”andet arbejde”.

Kørsel med førerkort

Anvendes førerkort under ”undtaget-kørsel”, skal kørslen altid registreres i kontrolapparatet som kørsel ”Out”, da kørslen ellers registreres som ”almindelig kørsel”, der vil blive medregnet i førerens samlede køretid i arbejdsperioden.

Som eksempler på ”undtaget-kørsel” kan nævnes følgende:

- En fører påbegynder arbejdsperioden med kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, afbryder med et hvil på 5 timer og udfører derefter ”undtaget-kørsel” (f.eks. snerydning). Denne kørsel kan udføres uden eller med anvendelse af førerkort, se ovenfor.
- En fører påbegynder arbejdsperioden med ”undtaget-kørsel” og udfører derefter kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Denne kørsel kan påbegyndes straks efter ”undtaget-kørslen” eller efter et kortere hvil, der ikke afbryder arbejdsperioden. Den forudgående ”undtaget-kørsel” kan udføres uden eller med anvendelse af førerkort, se ovenfor.

5.5.9.4.1. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret.
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.



Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.10. Betjening af kontrolapparatets indstillingsanordning - artikel 15, stk. 3 og 5 a

5.5.10.1. Reglen

Artikel 15, stk. 3: Førerne skal

(- sørge for at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjer er registreret,)(Rigspolitiet har med parentes markeret, at denne del af bestemmelsen ikke vedrører betjening af det digitale kontrolapparat, hvor alle tidsdata i det digitale kontrolapparat skal registreres i UTC-tid, se afsnit 5.5.1.3.)

- betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

a) under tegnet  : køretider

b) under tegnet  »andet arbejde«: en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vej-transportaktiviteter, herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.

c) under tegnet  »rådighedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

d) under tegnet  : afbrydelse i arbejdet og de daglige hvileperioder.

Artikel 15, stk. 5 a: Føreren indlæser i kontrolapparatet, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid (Tekst er udeladt).

Føreren indlæser selv ovennævnte data enten fuldstændig manuelt eller, hvis kontrolapparatet er forbundet med et satellitbaseret lokaliseringssystem, automatisk.

5.5.10.2. Forseelsen

Føreren skal manuelt betjene kontrolapparatets indstillingsanordning, således at vedkommendes aktiviteter registreres i kontrolapparatet og på førerkortet, medmindre optegnelser om tidsgrupper registreres automatisk på førerkortet.

Når føreren overtager køretøjet, skal vedkommende, efter at førerkortet er sat i kontrolapparatet, indlæse nationalitetsmærket (landekode) for det land, hvor vedkommende påbegynder den daglige arbejdsperiode, medmindre indlæsningen sker automatisk via satellit i kontrolapparatet. Tilsvarende skal vedkommende indlæse nationalitetsmærket for det land, hvor vedkommende afslutter den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 15, stk. 5 a, i kontrolapparatforordningen.



Føreren skal betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper (køretid, ”andet arbejde”, rådighedstid og pauser og hvil) optegnes tydeligt hver for sig ved brug af tegnene, der angiver disse. Tegnene for hver enkelt tidsgruppe er anført i forordningen.

5.5.10.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Overtrædelse svarer til betjeningsfejl ved brug af et analogt kontrolapparat, se afsnit 5.4.8., hvor der ikke er en tolerancegrænse.

Det bemærkes, at særligt for så vidt angår oplysninger om føreren, registreringsnummer og kilometertællerens stand bliver disse registreret automatisk ved brug af førerkort i et digitalt kontrolapparat. Der kan derfor ikke ved brug af førerkort opstå fejl svarende til udfyldningsfejl af et diagram, se afsnit 5.4.9.

Særlig tolerance ved nationalitetsmærke og UTC-tid

Særlig for så vidt angår indlæsning af nationalitetsmærke i det digitale kontrolapparat kan det tænkes, at der kan opstå forglemmelse eller fejl. I tilfælde, hvor det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse skyldes sjusk/forglemmelse fra førerens side, og politiets kontrol ikke er forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Hvis politiets kontrol er forhindret eller vanskeliggjort, skal der uanset antallet af indlæsningsfejl vedrørende nationalitetsmærke kun udmåles én bøde til henholdsvis fører og virksomhed for hver ”dag”, hvor fejlen konstateres.

For så vidt angår en særlig tolerancegrænse ved fejlagtig tidsregistrering foretaget i lokaltid i stedet for UTC-tid, se afsnit 5.5.1.3.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret,
- virksomhed: 6.000 kr. pr. ”dag”, hvor forseelsen er konstateret.

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.



5.5.11. Driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, virksomhedens ansvar - artikel 16, stk. 1

5.5.11.1. Reglen

Artikel 16, stk. 1: Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer apparatet mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.

Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.

Medlemsstaterne kan inden for rammerne af artikel 19 bestemme, at de kompetente myndigheder kan forbyde anvendelse af køretøjet, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke afhjælpes eller udbedres i henhold til første og andet afsnit.

5.5.11.2. Forseelsen

I tilfælde, hvor der opstår driftsforstyrrelser, eller hvor kontrolapparatet fungerer mangelfuldt, skal arbejdsgiveren, så snart som omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted. Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.

5.5.11.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- virksomhed: 6.000 kr. til virksomheden pr. ”dag”, hvor der konstateres driftsforstyrrelse.

Forbud mod benyttelse af køretøjet

Det bemærkes, at hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion af kontrolapparatet i et køretøj ikke afhjælpes eller udbedres som forskrevet i artikel 16, stk. 1, i kontrolapparatforordningen, kan politiet meddele forbud mod, at køretøjet benyttes, jf. § 10 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.



5.5.12. Førerens pligt i tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion, hvor tidsgrupperne ikke registreres fejlfrit - artikel 16, stk. 2

5.5.12.1. Reglen

Artikel 16, stk. 2, 1. afsnit: Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal føreren på diagramarket eller diagramarkene eller på et særligt ark, der skal vedlægges enten diagramarket eller førerkortet, og hvorpå han anfører oplysninger til identifikation (navn og kørekortnummer eller navn og førerkortnummer) samt sin underskrift, notere oplysningerne om tidsgrupperne, såfremt kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udprinter disse fejlfrit.

5.5.12.2. Forseelsen

I tilfælde af driftsforstyrrelser/mangelfuld funktion af kontrolapparatet, hvor tidsgrupperne ikke længere registreres fejlfrit, skal føreren, når vedkommende anvender førerkort, notere disse på et særligt ark. Føreren skal på arket anføre navn og førerkortnummer (eller kørekortnummer) samt sin underskrift og oplysning om årsagen til, at arket udfærdiges.

5.5.12.3. Tolerancer og sanktioner

Tolerance: Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktioner:

- fører: 3.000 kr. pr. "dag",
- virksomhed: 6.000 kr. pr. "dag".

Frakendelse af førerretten: Før tiltalerejsning for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne undersøges det, om der er grundlag for frakendelse af førerretten på baggrund af de konstaterede overtrædelser i sagen samt eventuelle tidligere overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, der er registreret i Kriminalregisteret.

Ved fremsendelse af tiltalebegæring i forbindelse med virksomhedskontrol henledes politikredsens opmærksomhed på de konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne i færdselsloven om frakendelse som følge heraf.

5.5.13. Transportvirksomhedens forpligtelser – § 6-8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

Reglerne i § 6-8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen om transportvirksomhedens forpligtelser i forbindelse med anvendelse af det digitale kontrolapparat trådte i kraft den 11. april 2007. Der er tale om regler, der knytter sig til anvendelse af det digitale kontrolapparat.

Der har endnu ikke dannet sig en praksis vedrørende konstaterede overtrædelser, og det kan derfor være vanskeligt at fastslå, hvordan en forseelse skal vurderes, herunder om der bør rejses tiltale for mere formelle overtrædelser, der ikke har umuliggjort kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne.

////////////////

I sager, hvor det efter en konkret vurdering besluttes at rejse tiltale, bør sagen indbringes for retten med henblik på at få fastlagt en bødepraksis. Der kan eventuelt tages udgangspunkt i den gældende bødetakst ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der udgør 6.000 kr. til virksomheden pr. overtrædelse.

5.5.13.1. Reglen - krav om anvendelse af virksomhedskort - § 6 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

§ 6 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Transportvirksomheden skal før ibrugtagning af et køretøj med et digitalt kontrolapparat anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at fremtidige data i kontrolapparatet registreres som tilhørende transportvirksomheden.

Stk. 2. Ophører brugen af et køretøj med et digitalt kontrolapparat i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at registrering af data som tilhørende virksomheden ophører.

Stk. 3. Transportvirksomheden skal anvende virksomhedskortet ved adgang til data i det digitale kontrolapparat og ved overførsel, lagring og sikring af data til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

5.5.13.1.1. Forseelsen

Transportvirksomheden skal anvende et virksomhedskort, der identificerer virksomheden, og som gør det muligt at vise, overføre og printe data fra kontrolapparater i køretøjer, som virksomheden bruger.

Hvis en transportvirksomhed ikke anvender virksomhedskort, er det ikke muligt at konstatere, hvilken virksomhed data i kontrolapparatet tilhører.

Transportvirksomheden skal derfor, før et køretøj tages i brug, anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at fremtidige data i kontrolapparatet registreres som tilhørende transportvirksomheden.

Ophører brugen af et køretøj i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at registrering af data til virksomheden ophører.

Transportvirksomheden skal endvidere anvende virksomhedskortet for at få adgang til data i kontrolapparatet og ved overførsel, lagring og sikring af data til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

5.5.13.1.2. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Der er ingen retspraksis for bødens størrelse. Hvis der efter en konkret vurdering af en forseelse, herunder om den er af mere formel karakter, og om den har umuliggjort kontrol, træffes beslutning om at rejse tiltale, bør sagen indbringes for retten med henblik på at få fastlagt en bødepraksis. Ved



fastsættelse af bødens størrelse kan der eventuelt tages udgangspunkt i den gældende bødetakst ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der udgør 6.000 kr. til virksomheden pr. overtrædelse.

5.5.13.2. Reglen - krav om sikring af data - § 7 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

§ 7 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre samtlige data, der er registreret i det digitale kontrolapparat og på førerkort, der anvendes af førere, som udfører kørsel for virksomheden. Dataene skal overføres til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

Stk. 2. Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data, der er registreret i det digitale kontrolapparat, mindst hver 2. måned.

Stk. 3. Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, som udfører kørsel for virksomheden, mindst hver 21. dag.

Stk. 4. Transportvirksomheden skal på anmodning give en fører kopi af eventuelle særlige ark, der er udfærdiget i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen.

Stk. 5. Ophører brugen af et køretøj med et digitalt kontrolapparat i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet. Dette gælder ligeledes ved videresalg af køretøjet og ved udskiftning af kontrolapparatet.

Stk. 6. Transportvirksomheden skal endvidere overføre, gemme og sikre data fra førerkort, når føreren ophører med at udføre kørsel for virksomheden.

Stk. 7. Transportvirksomheden skal ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af det digitale kontrolapparat snarest muligt overføre, gemme og sikre data. Er det ikke muligt at overføre, gemme og sikre data, skal disse udskrives. Kan data hverken overføres eller udskrives, skal virksomheden ved en attest udstedt af et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på digitale kontrolapparater, dokumentere, at dataoverførsel og/eller dataudskrivning ikke er mulig.

Stk. 8. Transportvirksomheden skal opbevare de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparatet, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen samt den i stk. 7, nævnte attest, i et år efter registreringen eller udfærdigelsen. Disse oplysninger, samt diagramark og data i øvrigt, som transportvirksomheden skal opbevare i et år i medfør af artikel 10, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen, skal destrueres et år efter registreringen.

5.5.13.2.1. Forseelsen

Transportvirksomheden har ansvaret for, at alle data fra kontrolapparat og førerkort overføres, gemmes og sikres og er til rådighed i forbindelse med politiets kontrol.

Sikring af data - § 7, stk. 1

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre samtlige data, der er registreret i kontrolapparatet og på førerkort, der anvendes af førere, som udfører kørsel for virksomheden. Data skal overføres til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.



Sikring af data fra kontrolapparat mindst hver 2. måned - § 7, stk. 2

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet, mindst hver 2. måned.

Sikring af data fra førerkort mindst hver 21. dag - § 7, stk. 3

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, der udfører kørsel for virksomheden, mindst hver 21. dag.

Kopi af data til fører - § 7, stk. 4

Transportvirksomheden skal på anmodning give en fører kopi af vedkommendes data, der er overført fra førerkortet, af vedkommendes udskrifter og af eventuelle særlige ark, der er udfærdiget i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen, jf. afsnit 5.5.12.

Sikring af data ved ophør af brugen af køretøjet - § 7, stk. 5

Ophører brugen af et køretøj i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet. Tilsvarende gælder ved videresalg af køretøjet eller ved udskiftning af kontrolapparatet.

Sikring af data ved førers ophør med kørsel for virksomheden - § 7, stk. 6

Transportvirksomheden skal endvidere overføre, gemme og sikre data fra førerkort, når føreren ophører med at udføre kørsel for virksomheden.

Sikring af data ved driftsforstyrrelser - § 7, stk. 7

Transportvirksomheden skal ved driftsforstyrrelser på kontrolapparatet straks overføre, gemme og sikre data. Er det ikke muligt at overføre, gemme og sikre data, skal disse udskrives. Kan data hverken overføres eller udskrives, skal virksomheden ved en attest udstedt af et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på kontrolapparater, dokumentere, at dataoverførsel og/eller dataudskrivning ikke er mulig. Attesten skal opbevares af transportvirksomheden i mindst et år.

Opbevaring og destruktion af data - § 7, stk. 8

Opbevaring af data

Transportvirksomheden skal opbevare overførte data fra kontrolapparat og førerkort i sikret form i mindst et år efter registreringen.

For samme tidsrum skal transportvirksomheden opbevare de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparatet, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet f.eks. ved driftsforstyrrelser og ved anvendelse af force-majeure reglen, jf. artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, samt den attest, som et værksted skal udfærdige ved manglende dataoverførsel og/eller dataudskrivning.

Destruktion af data

Data og udskrifter skal destrueres et år efter registreringen.



5.5.13.2.2. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse for transportvirksomheden for ikke at følge instrukserne i § 7 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen, der bl.a. indeholder instrukser til transportvirksomheden om at overføre, gemme og sikre data, således at de kan udleveres til kontrol.

Såfremt transportvirksomheden ikke kan udlevere data til kontrol, vil forseelsen være omfattet af artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen, se afsnit 5.5.4.

I tilfælde, hvor der sanktioneres for manglende udlevering af data, se afsnit 5.5.4., bør det overvejes, om der er grundlag for tillige selvstændigt at sanktionere overtrædelse af § 7.

Der er ingen retspraksis for bødens størrelse. Hvis der efter en konkret vurdering af en forseelse, herunder om den er af mere formel karakter, og om den har umuliggjort kontrol, træffes beslutning om at rejse tiltale, bør sagen indbringes for retten med henblik på at få fastlagt en bødepraksis. Ved fastsættelse af bødens størrelse kan der eventuelt tages udgangspunkt i den gældende bødetakst ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der udgør 6.000 kr. til virksomheden pr. overtrædelse.

5.5.13.3. Reglen - udlevering af data til kontrol - § 8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

§ 8 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Data fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden har overført, skal gemmes og sikres i originalt format og med intakte digitale signaturer. Data skal udleveres på et edb-medie og i et filformat, som angives af Rigspolitechefen.

Stk. 2. Transportvirksomheden skal ligeledes til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen samt den i § 7, stk. 7, nævnte attest.

5.5.13.3.1. Forseelsen

Transportvirksomheden skal til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere data fra kontrolapparat og førerkort i form af kopi af de originale datafiler, som virksomheden har overført fra kontrolapparatet, gemt og sikret i originalt format og med intakte digitale signaturer.

Data skal udleveres på et edb-medie og i et filformat, som angives af Rigspolitiet.

I forbindelse med indkaldelse af en transportvirksomhed til virksomhedskontrol anføres i indkaldelsesbrevet, hvordan data skal indsendes.

Ved indkaldelse til virksomhedskontrol skal transportvirksomheden foruden de anførte data på forlangende udlevere en liste over samtlige registrerede køretøjer for kontrolperioden med angivelse af hvilke førere, der har været anvendt på de enkelte køretøjer.

Hvis data ikke afleveres på et edb-medie og i et filformat, som kan aflæses af Rigspolitiet, anses det for manglende udlevering af data, se afsnit 5.5.4.

Transportvirksomheden skal ligeledes til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparat og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet f.eks. ved driftsførstyrrelser og ved anvendelse af force-



majeure reglen, jf. artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, samt den attest, som et værksted skal udfærdige ved manglende dataoverførsel og/eller dataudskrivning.

I tilfælde, hvor der sanktioneres for manglende udlevering af data, se afsnit 5.5.4., bør det overvejes, om der er grundlag for tillige selvstændigt at sanktionere overtrædelse af § 8.

5.5.13.3.2. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Der er ingen retspraksis for bødens størrelse. Hvis der efter en konkret vurdering af en forseelse, herunder om den er af mere formel karakter, og om den har umuliggjort kontrol, træffes beslutning om at rejse tiltale, bør sagen indbringes for retten med henblik på at få fastlagt en bødepraksis. Ved fastsættelse af bødens størrelse kan der eventuelt tages udgangspunkt i den gældende bødetakst ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der udgør 6.000 kr. til virksomheden pr. overtrædelse.

5.5.14. Førers manglende aflevering af førerkort, manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen - § 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen

5.5.14.1. Reglen

§ 9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen: Føreren skal til transportvirksomheden aflevere diagram, alle manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen.

Stk. 2. Føreren skal på begæring af transportvirksomheden aflevere sit førerkort, således at transportvirksomheden kan overføre, gemme og sikre data fra kortet.

5.5.14.2. Forseelsen

Når manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat ikke længere skal medbringes under kørslen, jf. artikel 15, stk. 7, litra a, skal føreren aflevere disse til den transportvirksomhed, som kørslen er udført for.

Føreren skal endvidere aflevere sit førerkort til transportvirksomheden, så denne kan overføre, gemme og sikre data fra kortet.

Aflevering af de pågældende oplysninger er afgørende for, at transportvirksomheden kan opfylde kravene om opbevaring af oplysningerne til brug for eventuel udlevering til kontrolmyndighederne, jf. artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Endvidere er oplysningerne nødvendige, for at transportvirksomheden kan føre kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

I tilfælde, hvor føreren ikke afleverer de anførte oplysninger, giver bestemmelsen transportvirksomheden mulighed for at anmelde føreren til politiet for den manglende aflevering.



5.5.14.3. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Der er ingen retspraksis for bødens størrelse. Rejses der tiltale, bør sagen indbringes for retten med henblik på at få fastlagt en bødepraksis. Der kan i givet fald tages udgangspunkt i den gældende bødetakst ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen, der udgør 3.000 kr. til føreren pr. overtrædelse.

5.5.15. Erklæring om førerens sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, kørsel i et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, udførelse af andet arbejde end kørsel samt rådighedstid – "aktivitetserklæring" (tidligere "ferieerklæring")

5.5.15.1. Reglen i artikel 11 i kontroldirektivet og Kommissionens afgørelse om en formular til brug for "aktivitetserklæring" (ferieerklæring).

Af artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/2/EF – kontroldirektivet - fremgår, at Kommissionen udformer en elektronisk og printervenlig formular, som kan anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, eller hvis føreren har ført et andet køretøj, der er undtaget fra køre- og hviletidsforordningen, i den periode, hvor der i henhold til artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen er krav om at kunne forevise diagramark, førerkort, manuelle registreringer og udskrifter.

Ved Kommissionens afgørelse af 14. december 2009 (EU-tidende nr. L 330 af 16. december 2009) er Kommissionens tidligere beslutning af 12. april 2007 om en formular ændret. Det betyder, at der er en ny formular til brug for afgivelse af en erklæring om førerens fravær på grund af sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, udførelse af kørsel med et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller AETR, udførelse af andet arbejde end kørsel, samt rådighedstid. Erklæringen kaldes en "aktivitetserklæring" (tidligere "ferieerklæring") og er sammen med Kommissionens afgørelse vedhæftet som bilag 7.

Visse EU-lande har indført krav om brug af formularen. Danmark har ikke indført et sådant krav, og der stilles ikke krav om, at udlændinge anvender erklæringen ved kørsel i Danmark.

Hvis en fører i forbindelse med en kontrol foreviser formularen i korrekt udfyldt og underskrevet stand, skal erklæringen anerkendes.

Kommissionen har udsendt et nyt vejledningsnotat nr. 5 om formular til brug for erklæring om forhold, som er opstillet i Kommissionens afgørelse af 14. december 2009, hvortil der henvises. Notatet er vedhæftet som bilag 5.

Det fremgår bl.a. af Kommissionens vejledningsnotat nr. 5, at det alene er den underskrevne originale formular, som er gyldig. Under særlige omstændigheder vil en faxet eller elektronisk kopi af formularen kunne godkendes. Om en faxet eller elektronisk kopi af den udfyldte formular kan godkendes vil bero på et konkret skøn, hvori de på formularen anførte oplysninger indgår.



5.5.15.2. Forseelsen

Føreren foreviser en erklæring om sygdom, ferie, fravær på grund af orlov eller hvileperiode, udførelse af kørsel med et køretøj, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller AETR, udførelse af andet arbejde end kørsel, samt rådighedstid, i den periode hvor der i henhold til artikel 15, stk. 7, i kontrolapparatforordningen skal forevises diagrammark, førerkort og manuelle registreringer og udskrifter.

Den foreviste erklæring er ikke udfærdiget på den af Kommissionen udformede formular, eller føreren foreviser en erklæring, der ikke er korrekt udfyldt og underskrevet.

Hvis den foreviste erklæring ikke kan accepteres, og der ikke er nogen acceptabel forklaring på manglende diagrammark, førerkort eller manuelle registreringer og udskrifter for kontrolperioden, som er den pågældende dag og de forudgående 28 dage, eller for dele af kontrolperioden, anses forseelsen som manglende udlevering af henholdsvis diagrammark, førerkort og manuelle registreringer og udskrifter. Der henvises til afsnit 5.4.4. for så vidt angår det analoge kontrolapparat og afsnit 5.5.4. for så vidt angår det digitale kontrolapparat.

Såfremt det konstateres, at den foreviste erklæring er urigtig, kan erklæringen ikke accepteres, og det skal overvejes, om der bør rejses tiltale for overtrædelse af straffelovens § 163. Som eksempel kan nævnes, at det er angivet på erklæringen, at føreren har holdt ferie, hvilket viser sig at være urigtigt.

5.5.15.3. Tolerancer og sanktioner

Der er ingen tolerancegrænse.

Sanktionen vil være afhængig af, hvilken overtrædelse der kan konstateres. Skal der sanktioneres for manglende udlevering af diagrammark, førerkort eller manuelle registreringer og udskrifter, henvises til afsnit 5.4.4.3 og afsnit 5.5.4.3.



Bilag 1. Kommissionens vejledningsnotat nr. 1 - "Force-majeure reglen" - artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen

SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EOF) nr. 3821/85

VEJLEDNINGSNOTAT 1

Vedr.: Ekstraordinær fravigelse fra minimumshviletiden og den maksimalt tilladte køretid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads.

Artikel: 12 i forordning (EF) nr. 561/2006

Anvendelse af bestemmelsen: Artikel 12 indeholder bestemmelser om, at føreren må fravige minimumshviletider og maksimalt tilladte køretider, jf. artikel 6 til 9, med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads. Denne artikel bemyndiger ikke en fører til at fravige forordningen af årsager, som han var bekendt med inden transportens begyndelse. Bestemmelsen er udformet for at give førere mulighed for at håndtere situationer, hvor det uventet under selve transporten bliver umuligt at efterkomme forordningen, dvs. i situationer med usædvanlige vanskeligheder, som føreren ikke har indflydelse på, og som er helt uundgåelige og ikke kunne forudses trods iagttagelse af den efter omstændighederne fornødne omhu. Undtagelsen har også til formål at tilgodese sikkerheden for personer, køretøjet og dets last, og det kræves, at der under alle omstændigheder skal tages hensyn til færdselssikkerheden.

I forbindelse med sådanne situationer har tre parter visse forpligtelser:

1) En transportvirksomhed skal omhyggeligt planlægge en sikker transport for føreren, hvor der f.eks. tages højde for jævnlige forekommende trafikpropper, vejrforhold og adgang til egnede holdepladser, dvs. den skal tilrettelægge arbejdet således, at førerne er i stand til at efterkomme forordningen, og de skal tage hensyn til, at speditørers og forsikringsselskabers krav til sikker holdeplads er opfyldt.

2) En fører skal følge reglerne nøje og må ikke fravige køre- og hviletidsbestemmelserne, medmindre der uventet opstår ekstraordinære omstændigheder, og det bliver umuligt at efterkomme forordningen uden at bringe færdselssikkerheden eller personers, køretøjets og lastens sikkerhed i fare. Beslutter føreren, at det er nødvendigt at fravige forordningen, og dette er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, skal vedkommende ved ankomsten til den nærmest egnede holdeplads manuelt angive arten af og årsagen til fravigelsen (på diagramarket, på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen ved brug af et fællesskabssprog).

3) Kontrolmyndigheden skal anlægge et sagligt skøn i forbindelse med kontrollen af føreren og vurdere, om fravigelsen fra den tilladte køretid er berettiget.

Ved vurderingen af, om fravigelsen i medfør af artikel 12 er berettiget, skal kontrolmyndigheden omhyggeligt kontrollere alle omstændigheder, herunder:

a) førerens tidligere, registrerede kontrolapparatoplysninger kontrolleres for at fastlægge førerens køremønster og verificere, om føreren normalt overholder køre- og hviletidsreglerne, og om fravigelsen er ekstraordinær,

b) fravigelsen fra den maksimalt tilladte køretid må ikke forekomme regelmæssigt, og den skal skyldes ekstraordinære omstændigheder som f.eks. større trafikulykker, ekstreme vejrforhold, omkørsler, manglende plads på holdepladser. *(Denne liste over mulige ekstraordinære omstændigheder er alene vejledende. Princippet for vurderingen er, at begrundelsen for den eventuelle fravigelse fra den maksimalt tilladte køretid ikke må være kendt på forhånd eller kunne forudses),*

c) daglige og ugentlige køretider skal overholdes, og føreren må dermed ikke opnå en "tidsgevinst" ved at overskride den maksimale køretid i sin søgen efter en egnet holdeplads,

d) fravigelsen fra køretidsreglerne må ikke føre til en fravigelse af de påkrævede pauser eller daglige og ugentlige hviletider.

Bemærkning: EF-Domstolen, Sag C-235/94



Bilag 2. Kommissionens vejledningsnotat nr. 2 - Førerens rejsetid til og fra et køretøj - artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen

*SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EOF) nr. 3821/85*

VEJLEDNINGSNOTAT 2

Vedr.: Registrering af den tid, en fører bruger på at rejse til et andet sted end det sted, hvor vedkommende normalt overtager eller afleverer et køretøj, der er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel: 9 i forordning (EF) nr. 561/2006

Anvendelse af bestemmelsen :

En fører, der rejser til et specifikt sted, som ikke er arbejdsgiverens virksomhed, og som er anvist af arbejdsgiveren med henblik på at overtage og føre et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, opfylder en af arbejdsgiveren pålagt forpligtelse, og vedkommende kan derfor ikke frit disponere over sin tid.

I overensstemmelse med artikel 9, stk. 2 og 3, gælder derfor følgende:

- enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller aflevere et køretøj, som er omfattet af forordningen, uanset om arbejdsgiveren har udstedt instrukser om, hvornår og hvordan rejsen skulle foretages, eller om dette valg blev overladt til føreren, skal registreres enten som "rådighedstid" eller som "andet arbejde" alt afhængig af medlemsstatens nationale lovgivning,

og

- enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller aflevere et køretøj, som er omfattet af forordningen, skal registreres som "andet arbejde".

I de følgende tre tilfælde kan rejsetiden anses for "hvile" eller "pause".

Det første tilfælde opstår, når en fører ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog. I dette tilfælde kan føreren hvil eller holde pause, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads (artikel 9, stk. 1).

Det andet tilfælde opstår, når en fører ikke ledsager et køretøj, men rejser med tog eller færge til eller fra et sted, hvor føreren vil overtage eller har afleveret et køretøj, der er omfattet af forordningen (artikel 9, stk. 2, når vedkommende har adgang til en køje eller liggeplads på færgeren eller toget).

Det tredje tilfælde opstår, når køretøjet bemannes af mere end en fører. Når en anden fører, der står til rådighed for i givet fald at føre køretøjet, sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke er aktivt inddraget i at bistå føreren af køretøjet, kan en periode på 45 minutter af denne anden førers "rådighedsperiode" anses for at være en "pause".

Typen af førerens ansættelseskontrakt har ingen betydning i den forbindelse. Disse regler gælder derfor både for fastansatte førere og midlertidigt ansatte førere fra en chaufførvirksomhed.

For så vidt angår en "chaufførvikar" er "arbejdsgiverens virksomhed" den virksomhed, der gør brug af denne førers arbejdskraft i forbindelse med sin vejtransport ("brugervirksomhed"), og ikke chaufførvikarvirksomheden.

Bemærkning: EF-Domstolen, sag C-76/77 og sag C-297/99.



Bilag 3. Kommissionens vejledningsnotat nr. 3 - Afbrydelse af en pause eller af en daglig eller ugentlig hviletid ved påbud

*SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EOF) nr. 3821/85*

VEJLEDNINGSNOTAT 3

Vedr.: Påbud om afbrydelse af en pause, eller af daglig eller ugentlig hviletid, for at føre et køretøj fremad ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder.

Artikel: 4, litra d) og f), i forordning (EF) nr. 561/2006

Anvendelse af bestemmelsen: Normalt disponerer en fører under et dagligt eller ugentligt hvil frit over sin tid og er derfor ikke forpligtet til at være i nærheden af sit køretøj.

Normalt er en afbrydelse af en pause, eller et dagligt eller ugentligt hvil, en overtrædelse (medmindre "færgereglen" finder anvendelse – artikel 9, stk. 1). Ved en terminal eller en holdeplads kan der imidlertid pludseligt opstå en unormal situation eller et nødstilfælde, hvor et køretøj skal flyttes.

Ved terminaler findes der normalt en fører (ansat af terminalen), som om nødvendigt flytter køretøjer. Er dette ikke tilfældet, og bliver det grundet ekstraordinære omstændigheder nødvendigt at flytte køretøjet, må føreren alene afbryde sin pause efter anmodning fra en kompetent myndighed eller en terminalmedarbejder med bemyndigelse til at beordre køretøjet flyttet.

I visse tilfælde (f.eks. ved holdepladser, ved grænseovergange og i nødstilfælde), hvis det af objektive grunde er nødvendigt at flytte køretøjet, eller hvis politiet eller en anden myndighed (f.eks. brandmænd, vejmyndigheder eller toldembedsmænd) beordrer køretøjet flyttet, kan føreren være nødt til at afbryde sit hvil eller pause i få minutter og bør i så fald ikke retsforfølges.

Opstår en sådan særlig situation, skal medlemsstaternes kontrolmyndigheder udvise en vis tolerance efter en individuel vurdering af situationen.

En sådan afbrydelse af en førers hvil eller pause skal registreres manuelt af føreren og bør om muligt påtegnes af den kompetente myndighed, som beordrede føreren til at flytte køretøjet.



Bilag 4. Kommissionens vejledningsnotat nr. 4 - Registrering af køretid med digitalt kontrolapparat

SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EOF) nr. 3821/85

VEJLEDNINGSNOTAT 4

Vedr.: Registrering af køretid ved hjælp af digitale kontrolapparater, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

Artikel: 1 i forordning (EOF) nr. 3821/85 med henvisning til forordning (EF) nr. 1360/2002 (Bilag 1B)

Fremgangsmåde:

Da digitale kontrolapparater registrerer mere nøjagtigt end analoge kontrolapparater, er det muligt, at førere, der foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, noteres for mere køretid, når de benytter et digitalt kontrolapparat, end det ville være tilfældet med et analogt kontrolapparat. Denne situation er af midlertidig karakter og kan hovedsageligt få indflydelse på lokale fragttaktiviteter. Problemet varer kun i overgangsperioden, hvor det analoge og digitale kontrolapparat eksisterer side om side.

For at fremme en hurtig udbredelse af det digitale kontrolapparat, men samtidig sikre ligebehandling af førere – uanset det anvendte kontrolapparat – bør det være muligt for de nationale kontrolmyndigheder at tillade en afvigelse i denne overgangsperiode. Denne afvigelse i overgangsperioden bør gælde for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, og som er udstyret med digitale kontrolapparater.

Kontrolmyndighederne forventes dog til stadighed at anlægge et sagligt skøn. Når en fører befinder sig bag rattet i et køretøj og aktivt udfører en transportaktivitet omfattet af forordningen, anses vedkommende for at føre køretøjet uanset de nærmere omstændigheder (f.eks. i tilfælde, hvor føreren sidder i en trafikprop eller holder for rødt lys).

Derfor gælder følgende:

- Medlemsstaterne bør oplyse deres kontrolmyndigheder om, at de har mulighed for i forbindelse med kontrollen af et digitalt kontrolapparats data - at tillade op til 15 minutters afvigelse i løbet af en fireogenhelv (4,5) times samlet køretid for køretøjer, som foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, forudsat at der er bevis for denne påstand. Der kan f.eks. gores brug af denne afvigelse som et fradrag af et minut fra den samlede køretid, mellem hvert stop, med højst 15 minutter i alt pr. fireogenhelv (4,5) times samlet køretid.
- Kontrolmyndighederne bør ved udøvelsen af deres saglige skøn tage hensyn til omstændighederne og benytte det bevis, de får forelagt på stedet (f.eks. dokumentation, der kan efterprøves, for at føreren har foretaget hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning), og de skal kontrollere, at deres fortolkning ikke afviger fra den korrekte anvendelse af køre- og hviletidsbestemmelserne og derved undergraver færdselssikkerheden.
- Medlemsstaterne kan anvende analyseprogrammer, der er konfigureret til at integrere en afvigelsesperiode i beregningerne af køretid, men de bør holde sig for øje, at dette kan føre til bevismæssige problemer i en senere fase. Afvigelsen må under ingen omstændigheder overstige en 15 minutters grænse pr. fireogenhelv (4,5) times samlet køretid.
- Afvigelsen må hverken indebære forskelsbehandling af eller være til ulempe for førere, som udfører national eller international transport, og den bør kun tages i betragtning for de aktiviteter, hvor rejsen tydeligt indebærer hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.



Bilag 5. Kommissionens vejledningsnotat nr. 5 - "Aktivitetserklæring" (ferieerklæring)

SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EØF) nr. 3821/85

VEJLEDNINGSNOTAT 5

Vedr.: Formular til brug for erklæring om forhold som er opstillet i Kommissionens afgørelse 2009/959/EU af 14. december 2009 om ændring af Kommissionens beslutning 2007/230/EF om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Artikler: 11, stk. 3, og 13 i direktiv 2006/22/EF.

Fremgangsmåde: Formularen til erklæringer er ikke påkrævet for aktiviteter, der kan registreres af fartskriveren. Den primære informationskilde ved vejkontrol er fartskriverens registreringer, og manglende registreringer bør alene anses for berettiget, når fartskriverregistreringer, herunder manuelle indlæsningsmuligheder, af objektive grunde ikke var mulige. Under alle omstændigheder skal det komplette sæt af fartskriverregistreringer, om nødvendigt suppleret af formularen, accepteres som tilstrækkeligt bevis for overholdelse af forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR, medmindre der foreligger en berettiget mistanke.

Erklæringen omfatter nærmere fastsatte aktiviteter inden for den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 3821/85, dvs. den pågældende dag og de forudgående 28 dage. Erklæringen kan benyttes, når føreren har:

- været fraværende på grund af sygdom
- været på ferie, som udgør en del af den årlige ferie ifølge lovgivningen i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret
- været på orlov eller været fraværende på grund af en hvileperiode
- ført et andet køretøj, der er undtaget fra forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR
- udført andet arbejde end kørsel
- været til rådighed

og hvor det har været umuligt at registrere disse forhold ved hjælp af kontrolapparatet.

Rubrikken "orlov eller hvileperiode" kan benyttes i en situation, hvor føreren ikke har været involveret i kørsel eller andet arbejde eller ikke har været til rådighed, ikke har været sygemeldt eller afholdt ferie, inkl. i tilfælde af f.eks. delvis arbejdsløshed, strejker og lockouter.

Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at forlange, at formularen skal anvendes, hvis der mangler registreringer, men hvis der kræves en formular, skal denne standardformular anerkendes som gyldig. Der må imidlertid ikke forlanges nogen form for formular vedrørende ordinære daglige eller ugentlige hvileperioder.

Den elektroniske og printervenlige formular og oplysninger om, hvilke medlemsstater der kun accepterer denne formular, findes på:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formularen anerkendes i hele EU på alle officielle EU-sprog. Standardformatet letter forståelsen, idet det indeholder nummererede, forud fastsatte rubrikker, som skal udfyldes. I forbindelse med AETR-transport anbefales det, at der gøres brug af formularen fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Alle formularens rubrikker skal udfyldes på maskine. For at være gyldig skal formularen underskrives af såvel virksomhedens repræsentant som føreren, inden turen påbegyndes. Hvad angår selvstændige chauffører, underskriver føreren en gang som virksomhedens repræsentant og en gang som fører.

Det er alene den underskrevne originale formular, som er gyldig. Formularens indhold må ikke ændres. Formularen må ikke underskrives på forhånd, ej heller ændres med håndskrevne erklæringer. Under særlige omstændigheder, og hvis dette er tilladt i henhold til den nationale lovgivning, kan en faxet eller elektronisk kopi af formularen godkendes.

Formularen kan udskrives på papir med virksomhedens logo og kontaktoplysninger, men rubrikkerne med oplysninger om virksomheden skal også udfyldes.



Bilag 6. Kommissionens vejledningsnotat nr. 6 - "Færgereglen" - artikel 9, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen

*SOCIAL- OG ARBEJDSMARKEDSBESTEMMELSER INDEN FOR VEJTRANSPORT
Forordning (EF) nr. 561/2006, direktiv 2006/22/EF og forordning (EOF) nr. 3821/85*

VEJLEDNINGSNOTAT 6

Vedr.: Registrering af den tid, der tilbringes om bord på en færge eller et tog, hvor føreren har adgang til en køje eller liggeplads.

Artikel: 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Anvendelse af bestemmelsen: Ifølge artikel 4, litra f), skal en fører under et hvil normalt frit kunne disponere over sin tid. Imidlertid har en fører ret til at tage daglige eller ugentlige pauser eller hvil, når vedkommende rejser med færge eller tog og har adgang til en køje eller liggeplads. Dette kan udledes af ordlyden af artikel 9, stk. 2, hvori det er fastsat, at enhver tid, føreren bruger på at rejse, "beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en køje eller liggeplads".

Endvidere må en **regulær daglig hviletid** på mindst 11 timer, som holdes på en færge eller et tog (hvis føreren har adgang til en køje eller liggeplads), efter artikel 9, stk. 1, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter (f.eks. kørsel om bord på eller fra borde på færgen eller toget). Det samlede tidsforbrug til disse to afbrydelser må ikke overstige 1 time. Dette tidsrum må under ingen omstændigheder medføre, at den regulære daglige hviletid bliver kortere.

Tages den regulære daglige hviletid i to perioder, hvoraf den første skal være på mindst 3 timer og den anden på mindst 9 timer (jf. artikel 4, litra g)), gælder antallet af afbrydelser (højst to) for den samlede daglige hviletid og ikke for hver del af den regulære daglige hviletid, der tages i to perioder.

Bestemmelsen i artikel 9, stk. 1, gælder ikke for en ugentlig hviletid, uanset om denne er reduceret eller regulær.



Bilag 7. Kommissionens afgørelse af 14. december 2009 om ændring af en formular til brug for afgivelse af "aktivitetserklæring" (ferieerklæring)

L 330/80

DA

Den Europæiske Unions Tidende

16.12.2009

RETSAKTER, HVIS OFFENTLIGGØRELSE IKKE ER OBLIGATORISK

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 14. december 2009

om ændring af Kommissionens beslutning 2007/230/EF om en formular vedrørende sociale bestemmelser inden for vejtransport

(meddelt under nummer K(2009) 9895)

(EØS-relevant tekst)

(2009/959/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (¹), særlig artikel 11, stk. 3, og artikel 13, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den primære informationskilde i forbindelse med vejkontroller er fartskriverens registreringer. Manglende registreringer bør alene anses for berettiget, når fartskriverregistreringer, herunder manuelle indlæsningsmuligheder, af objektive grunde ikke var mulige. I sådanne tilfælde bør der afgives en erklæring om disse grunde.
- (2) Formularen til erklæringer i bilaget til Kommissionens beslutning 2007/230/EF (²) har vist sig at være utilstrækkelig til at dække alle de tilfælde, hvor det er teknisk umuligt at registrere en køretøjsførers aktiviteter på registreringsudstyret.
- (3) Med henblik på at forbedre omkostningseffektiviteten og effektiviteten af medlemsstaternes kontrol af efterlevelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om

harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (³) bør denne formular ændres ved at indsætte de supplerende elementer, der er anført i artikel 11, stk. 3, i direktiv 2006/22/EF.

- (4) Formularen til erklæringer bør kun anvendes, når fartskriverregistreringer af objektive grunde ikke kunne dokumentere, at bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 er efterlevet.
- (5) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (⁴) —

VEDTAGET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bilaget til beslutning 2007/230/EF erstattes af teksten i bilaget til nærværende afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. december 2009.

På Kommissionens vegne
Antonio TAJANI
Næstformand

(¹) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

(²) EUT L 99 af 14.4.2007, s. 14.

(³) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

(⁴) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.



BILAG

AKTIVITETSERKLÆRING ⁽¹⁾(FORORDNING (EF) NR. 561/2006 ELLER AETR ⁽²⁾)

Udfyldes på maskine og underskrives, før en tur påbegyndes

Opbevares sammen med de originale kontrolanordningsoptegnelser på disses opbevaringssted

Afgivelse af en falsk erklæring udgør en lovovertrædelse

Følgende del udfyldes af virksomheden	
1. Virksomhedens navn:	.....
2. Adresse, postnummer, by, land:	.....
3. Telefonnummer (inkl. landekode):	.....
4. Faxnummer (inkl. landekode):	.....
5. E-mailadresse:	.....
Undertegnede:	
6. Efternavn og fornavn:	.....
7. Stilling i virksomheden:	.....
erklærer, at køretøjets fører:	
8. Efternavn og fornavn:	.....
9. Fødselsdato (dag, måned, år):	.....
10. Kørekortnummer, ID-kortnummer eller pasnummer:	.....
11. der har arbejdet for virksomheden siden den (dag, måned, år):	.....
I perioden:	
12. fra (tidspunkt, dag, måned, år):	.....
13. til (tidspunkt, dag, måned, år):	.....
14. ☐ var sygemeldt (*)	
15. ☐ afholdt ferie (*)	
16. ☐ var fraværende på grund af orlov eller hvileperiode (*)	
17. ☐ førte et køretøj, som ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR (*)	
18. ☐ udførte andet arbejde end kørsel (*)	
19. ☐ stod til rådighed (*)	
20. Sted:	Dato:
Underskrift	

21. Undertegnede bekræfter som fører af køretøjet, at jeg i den nævnte periode ikke har ført et køretøj, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 eller AETR.

22. Sted: Dato:

Køretøjførerens underskrift

⁽¹⁾ Denne formular findes i en elektronisk og printervenlig version på følgende adresse: <http://ec.europa.eu>⁽²⁾ Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport.

(*) Afkryds kun én rubrik.



Bilag 8. Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid

.....

..



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.6.2011
K(2011) 3759 endelig

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

af 7.6.2011

**om beregning af den daglige køretid i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets
forordning (EF) nr. 561/2006**

(EØS-relevant tekst)



KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

af 7.6.2011

om beregning af den daglige køretid i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets
forordning (EF) nr. 561/2006

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85¹, særlig artikel 25, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Daglig køretid defineres i artikel 4, litra k), i forordning (EF) nr. 561/2006 som summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid.
- (2) Daglig hviletid defineres i artikel 4, litra g), i forordning (EF) nr. 561/2006 som den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker "regulær daglig hviletid" og "reduceret daglig hviletid". "Regulær daglig hviletid" forstås som ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer. "Reduceret daglig hviletid" forstås som ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer.
- (3) I henhold til artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006 skal føreren inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid have holdt en ny daglig hviletid.
- (4) Medlemsstaternes kontrolmyndigheder anvender forskellige regler for beregning af den daglige køretid i de tilfælde, hvor føreren ikke har holdt de hvileperioder, der kræves i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006, fuldt ud.
- (5) Disse forskelle indebærer, at forordning (EF) nr. 561/2006 anvendes uensartet, fordi de forskellige tilfælde af manglende overholdelse af reglerne om hviletider således vægtes forskelligt, jf. bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF²

¹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

² EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35



afhængigt af, i hvilken medlemsstat overtrædelsen konstateres. Disse forskelle har også indvirkning på de oplysninger om overtrædelser, som udveksles mellem medlemsstaterne.

- (6) Dette spørgsmål anfægter ikke den kendsgerning, at manglende overholdelse af bestemmelserne om hviletid i forordning (EF) nr. 561/2006 altid bør betragtes som overtrædelse af forordningen.
- (7) Det bør sikres, at reglerne fortolkes på en harmoniseret måde, og at medlemsstaternes kontrolmyndigheder følger samme strategi, hvorfor der med henblik på utvetydig, effektiv, hensigtsmæssig og ensartet håndhævelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 bør vedtages en anbefalet metode.
- (8) Denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85³ —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Uanset artikel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006 og udelukkende i de tilfælde, hvor føreren ikke har holdt de hviletider, der kræves i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006, fuldt ud, beregnes køretiden efter følgende anbefalede metode: den daglige køretid slutter ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst syv timer. Den efterfølgende daglige køretid begynder således ved afslutningen af denne sammenhængende hviletid på mindst syv timer.

³ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

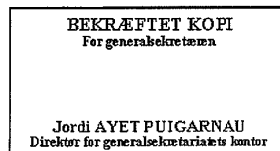


Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7.6.2011.

*På Kommissionens vegne
Stim KALLAS
Næstformand*



DA

DA





EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT
DIRECTORATE D - Inland Transport
Land transport policy
Head of Unit

10 JUIN 2011

Brussels,
MOVE/D1/EP/jg ARES(2011) 682545

NOTE TO TRANSPORT ATTACHÉS

Subject: Commission implementing decision on the calculation of daily driving time in accordance with Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council

I would like to kindly inform you that the Commission implementing decision providing for a common method of calculating the daily driving time when a driver failed to take his obligatory rest in its entirety in accordance with Regulation (EC) No 561/2006 was adopted on 7 June 2011.

I do believe that this common method, if uniformly applied by enforcement authorities in all Member States, will greatly contribute to further harmonization of enforcement practices across the European Union and will enable to avoid unequal and disproportionate sanctioning of drivers.

On this occasion, I would like to thank all Member States' delegates, who actively participated in discussions on this important issue, which resulted in establishing the most practical enforcement solution.

The adopted decision (C(2011) 3759) is available in all EU languages at the EUROPA website under the following address:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/enforcement_en.htm

Yours sincerely,



Szabolcs Schmidt

Annex: Commission implementing decision (English version – original)

Cc: Members of the Committee on Road Transport – Social Rules

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11.
Office: 2/40. Telephone: direct line (32-2) 2689958. Fax: (32-2) 2652165.
E-mail: Ewa.Plaszynska@ec.europa.eu

