

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Sagsnr.: TS21100-00135
Dato: Oktober 2019

Vejledning om reglerne på køre- og hviletidsområdet

Del I

Reglerne i køre- og hviletidsforordningen

Indhold

1. Indledning	6
1.1. Opbygning	6
2. Regelgrundlaget på køre- og hviletidsområdet	7
2.1. Køre- og hviletidsforordningen	7
2.2. Takografforordningen	7
2.3. AETR-overenskomsten	7
2.4. Køre- og hviletidsbekendtgørelsen	8
2.5. Fortolkningsbidrag	8
3. Anvendelsesområde	9
3.1. Hvor gælder køre- og hviletidsbestemmelserne	9
3.2. Hvilke køretøjer er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne	10
3.3. Hvilke førere er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne	11
3.3.1. Ansatte der aldrig udfører godstransport eller personbefordring	11
4. Sanktioner ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen	11
4.1. Sanktioner	12
4.1.1. Bødesanktioner	12
4.1.2. Sanktionstolerance	13
4.1.3. Frakendelse af førerretten	13
5. Gennemgang af reglerne i køre- og hviletidsforordningen	13
5.1. Daglig køretid, artikel 6, stk. 1	13
5.1.1. Reglen	13
5.1.2. Definitioner	13
5.1.3. Beregningsperioden	14
5.1.4. Opmålingsmetode	15
5.1.5. Særligt vedrørende daglige arbejdsperioder, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde	16
5.1.6. Kørsel i forbindelse med afholdelse af færgehvil	16
5.1.7. Daglig køretid – flermandsbetjening	17
5.1.8. Sanktioner	17
5.1.8.1. Straf	17

5.1.8.2. Frakendelse af førerretten	17
5.2. Ugentlig køretid, artikel 6, stk. 2	18
5.2.1. Reglen	18
5.2.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen	18
5.2.3. Beregningsperioden	18
5.2.4. Opmålingsmetode	18
5.2.5. Særligt vedrørende uger, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde	19
5.2.6. Sanktioner	19
5.2.6.1. Straf	19
5.2.6.2. Frakendelse af førerretten	20
5.3. Ugentlig køretid inden for to uger, artikel 6, stk. 3	20
5.3.1. Reglen	20
5.3.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen	20
5.3.3. Beregningsperioden	20
5.3.4. Opmålingsmetode	20
5.3.5. Særligt vedrørende uger, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde	21
5.3.6. Sanktioner	21
5.3.6.1. Straf	21
5.3.6.2. Frakendelse af førerretten	22
5.4. Afholdelse af pauser i køretiden, artikel 7	22
5.4.1. Reglen	22
5.4.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen	22
5.4.3. Beregningsperioden	22
5.4.4. Mulighed for særlig tolerance ved påbudt afbrydelse af en pause	23
5.4.5. Opmålingsmetode	23
5.4.6. Sanktioner	25
5.4.6.1. Straf	25
5.5. Daglig hviletid, artikel 8, stk. 1-4 og 8 (1 fører)	26
5.5.1. Reglen	26
5.5.2. Definitioner	27

5.5.3. Beregningsperioden	28
5.5.4. Opmålingsmetode	30
5.5.5. Opmåling skal altid ske til gunst for føreren	32
5.5.6. Mulighed for afbrydelse af daglig hviletid	32
5.5.7 Sanktioner	33
5.5.7.1. Straf	33
5.5.7.2. Frakendelse af førerretten	34
5.6. Daglig hviletid, artikel 8, stk. 5 ("flermandsbetjening")	34
5.6.1. Reglen	34
5.6.2. Definitioner	34
5.6.3. Beregningsperioden	35
5.6.4. Hver fører for sig	37
5.6.5. Opmålingsmetode	37
5.6.6. Mulighed for afbrydelse af daglig hviletid	38
5.6.7. Sanktioner	39
5.6.7.1. Straf	39
5.6.7.2. Frakendelse af førerretten	39
5.7. Ugentlig hviletid – artikel 8, stk. 6-9	39
5.7.1. Reglen	39
5.7.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen	40
5.7.3. Beregningsperioden	40
5.7.4. Opmålingsmetode	41
5.7.5. Mulighed for afbrydelse af ugentlig hviletid	43
5.7.6. Særligt om 12-dages reglen for international buskørsel – artikel 8, stk. 6 a	43
5.7.7. Sanktioner	44
5.7.7.1. Straf	44
5.7.7.2. Frakendelse af førerretten	44
5.8. Færgereglen – artikel 9, stk. 1	45
5.8.1. Reglen	45
5.8.2. Reglens anvendelse	45
5.8.3. Beregningsperioden	46

5.8.4. Opmålingsmetode	46
5.9. Rejsetid til og fra et køretøj – artikel 9, stk. 2 og 3.....	46
5.9.1. Reglen	46
5.9.2. Manuel registrering af rejsetid.....	47
5.10. Force-majeure – artikel 12	47
5.10.1. Reglen i artikel 12.....	47
5.10.2. Hvornår kan artikel 12 anvendes	47
5.11. Afbrydelse af pause eller af daglig eller ugentlig hviletid ved påbud om fremkørsel ved terminal, holdeplads eller ved grænseområder	48
5.12. Mulighed for tolerance i køretiden ved særlig kørselstype og anvendelse af digital takograf	48

1. Indledning

Denne vejledning (del I) indeholder en gennemgang af regelgrundlaget på køre- og hviletidsområdet samt de bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, der vedrører køretid, pauser og hviletid. Gennemgangen af de enkelte bestemmelser indeholder endvidere en beskrivelse af beregningsperioder, metode til opmåling og eventuelle tolerancer. Sanktioner er omtalt i det indledende afsnit 4.

Bestemmelserne om installation og brug mv. af takografen i takografforordningen samt køre- og hviletidsbekendtgørelsen vil blive omtalt i vejledningens del II, som forventes udarbejdet i løbet af 2020.

Kontrol med køre- og hviletidsbestemmelserne udføres dels som vejkontrol, dels som virksomhedskontrol.

Vejkontrol foretages af politiet ved rutinemæssig eller målrettede standsninger af køretøjer.

Virksomhedskontrol foretages af Færdselsstyrelsen ved indkaldelse af data og/eller diagrammark fra virksomheder, der udtages til kontrol. Kontrollen kan foregå både i Færdselsstyrelsens lokaler og i virksomhedens lokaler. Der er tale om en administrativ kontrol. Det betyder bl.a., at der ved konstatering af overtrædelser hos virksomheden vil blive foretaget partshøring af virksomheden. Ved overtrædelser, der kan give anledning til sanktioner, vil sagen blive oversendt til politiet med anmodning om, at der indledes strafferetlig forfølgning.

Vejledningen omhandler alene den kontrol, som foretages i Danmark, men kontrollen kan omfatte kørsel, som er sket uden for Danmarks grænser. Det er dog en forudsætning, at der ikke allerede er sket retsforfølgning for samme overtrædelser i et andet land.

Vejledningen henvender sig til aktørerne på vejtransportområdet samt til den administrative virksomhedskontrol.

Vejledningen er offentlig tilgængelig på www.fstyr.dk, og bliver ajourført løbende af Færdselsstyrelsen i takt med, at yderligere fortolkningsbidrag måtte blive fastlagt af bl.a. EU-kommissionen og domstolene.

1.1. Opbygning

Afsnit 2 indeholder en kort beskrivelse af regelgrundlaget på køre- og hviletidsområdet.

Afsnit 3 indeholder en beskrivelse af køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde.

Afsnit 4 indeholder en kort omtale af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen.

Afsnit 5 indeholder en gennemgang af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, der vedrører køretid, pauser og hviletid.

2. Regelgrundlaget på køre- og hviletidsområdet

2.1. Køre- og hviletidsforordningen

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, 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 og ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om takografer inden for vejtransport og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

Køre- og hviletidsforordningen indeholder bl.a. regler om førernes daglige og ugentlige køretid og hviletid samt afholdelse af pauser i køretiden. Endvidere indeholder forordningen regler om forordningens anvendelsesområde, herunder undtagelser, og om virksomhedens ansvar.

Forordningen er direkte gældende i Danmark.

2.2. Takografforordningen

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Forordningen indeholder regler om installation og anvendelse af den takograf, der er grundlaget for kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Forordningen, der i det hele finder anvendelse fra 2. marts 2016, ophævede samtidig den tidligere gældende kontrolapparatforordning (Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport).

Forordningen er direkte gældende i Danmark.

2.3. AETR-overenskomsten

EU og en række europæiske lande uden for EU har tiltrådt Den Europæiske Overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).

Kontraherende parter er udover samtlige EU og EØS lande: Albanien, Andorra, Armenien, Aserbajdsjan, Hviderusland, Bosnien-Herzegovina, Georgien, Kasakhstan, Makedonien, Monaco, Moldova, Rusland, San Marino, Serbien, Montenegro, Tadsjikistan, Tyrkiet, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, Schweiz.

Bestemmelserne i den gældende AETR-overenskomst svarer indholdsmæssigt i det væsentlige til bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Takografforordningen er endnu ikke gennemført i AETR-overenskomsten. Dvs. foreløbig er det alene de krav til takografer, der er fastsat i de tekniske bilag 1 og bilag 1b, der finder anvendelse efter AETR-overenskomsten.

2.4. Køre- og hviletidsbekendtgørelsen

I bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen) med senere ændringer, er der bl.a. fastsat regler om, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen samt takograf-forordningen, der er strafsanktioneret.

Køre- og hviletidsbekendtgørelsen indeholder endvidere nationale undtagelser til køre- og hviletidsforordningen samt takografforordningen.

En detaljeret gennemgang af de nationalt fastsatte undtagelser samt forordningens undtagelsesbestemmelser findes i Færdselsstyrelsens "Vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen", der er tilgængelig på www.fstyr.dk.

2.5. Fortolkningsbidrag

Retsafgørelser

De danske domstole har i flere afgørelser fortolket reglerne på køre- og hviletidsområdet.

EU-domstolen har endvidere i en række afgørelser fortolket anvendelsesområdet og rækkevidden af køre- og hviletidsbestemmelserne.

En liste over samtlige afgørelser fra EU-domstolen på køre- og hviletidsområdet kan findes [her](#).

EU-domstolens afgørelser kan findes (i en dansk oversættelse) på www.curia.europa.eu.

Vejledningsnotater (Guidance notes)

Kommissionen har p.t. udarbejdet otte vejledningsnotater, der indeholder fortolkningsbidrag til anvendelsen af visse bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, bl.a. med henblik på at sikre en ensartet håndhævelse af forordningernes bestemmelser.

Notaterne er drøftet og godkendt i Kommissionens Vejtransportkomité med repræsentanter fra bl.a. Kommissionen og alle medlemslandene.

Af samme årsag anerkendes og anvendes vejledningsnotaterne i Danmark, og kontrollen med køre- og hviletidsbestemmelserne skal således som udgangspunkt ske i overensstemmelse med de fortolkningsbidrag, der fremgår af vejledningsnotaterne.

Vejledningsnotaterne er indarbejdet i denne vejledning.

Gennemførelsesafgørelser

Kommissionen har desuden vedtaget [Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011](#) om den anbefalede metode for beregning af den daglige køretid i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006.

Gennemførelsesafgørelsen er gennemført i dansk ret ved cirkulæreskrivelse nr. 9573 af 15. november 2011. Se nærmere herom i afsnit 5.1.

Præciseringsnotater (Commission clarification)

Endvidere har Kommissionen udfærdiget syv præciseringsnotater, der er udtryk for Kommissionens forståelse af enkelte bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Kommissionen tilstræber dermed at sikre en fælles forståelse for de omhandlede bestemmelser i forordningerne, hvilket vil bidrage til en fælles og ensartet anvendelse af bestemmelserne.

Præciseringsnotaterne er ikke som vejledningsnotaterne godkendt i Kommissionens Vejtransportkomité. Præciseringsnotaterne tillægges derfor ikke samme status som vejledningsnotaterne.

Præciseringsnotaterne er indarbejdet i relevant omfang i denne vejledning.

Cirkulæreskrivelser

Der er ved følgende cirkulæreskrivelser gennemført ændringer af administrativ praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet. Indholdet af cirkulæreskrivelserne er indarbejdet i vejledningerne på køre- og hviletidsområdet.

- Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9988 af 31. oktober 2006 om ændring af praksis vedrørende sanktionerne på køre- og hviletidsområdet.
- Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9573 af 15. november 2011 om ændring af praksis vedrørende beregning af daglig køretid på køre- og hviletidsområdet.

3. Anvendelsesområde

3.1. Hvor gælder køre- og hviletidsbestemmelserne

Bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen samt takografforordningen gælder for den vejtransport, der udelukkende foregår inden for EU samt vejtransport mellem EU, Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (Island, Liechtenstein og Norge), jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 2, litra a og b.

Når transporten alene udføres inden for EU's grænser vil den således skulle bedømmes efter køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, uanset om der har været tale om en grænseoverskridende eller ren national transport og uanset køretøjets registreringsland, virksomhedens beliggenhed og førerens nationalitet.

AETR-overenskomsten finder i stedet anvendelse under hele transporten, hvis der er tale om international vejtransport, der delvis udføres uden for EU, Schweiz og EØS-landene (Island, Liechtenstein og Norge), med køretøjer, der er registreret i EU eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 3, litra a.

Eksempler

En russisk chauffør, der udfører transport fra Rusland med lossesteder i flere forskellige EU lande inden returkørsel til Rusland, vil være omfattet af AETR-overenskomsten under hele transporten.

En dansk chauffør, der kører varer fra Danmark til Rusland og tilbage igen, vil ligeledes skulle bedømmes efter AETR-overenskomsten, idet transporten ikke udelukkende har fundet sted inden for EU's grænser.

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 EU eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 3, litra b.

Eksempel

En chauffør, der udfører transport fra Marokko via Spanien til Frankrig i en lastbil indregistreret i Marokko, er omfattet af AETR-overenskomsten, men kun for den del af strækningen, der udføres i Spanien og Frankrig.

Såfremt samme køretøj udfører en ny transport, der udelukkende finder sted inden for EU's grænser, f.eks. fra Frankrig til Danmark, vil køre- og hviletidsforordningen derimod finde anvendelse.

Ved kontrol skal der således altid foretages en nærmere undersøgelse af den/de strækning(-er), som føreren har kørt i løbet af kontrolperioden.

3.2. Hvilke køretøjer er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne

Det fremgår af artikel 2, stk. 1 i køre- og hviletidsforordningen, at forordningen gælder for følgende former for vejtransport:

- godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

“Vejtransport”: Det følger af køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra a, at der herved forstås al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport.

Køretøjer, der falder uden for de anførte kategorier, er ikke omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Hvis et specialkøretøj således er permanent indrettet til andre formål end gods- eller personbefordring, er det ikke omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Derudover findes der i køre- og hviletidsforordningens artikel 3, samt i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 2, en række bestemmelser, hvorefter køretøjer eller bestemte transporter undtages fra forordningens anvendelsesområde, uanset at de falder ind under ordlyden i artikel 2. Kørsel i sådanne køretøjer eller i forbindelse med sådanne transporter omtales i denne vejledning som “undtaget-kørsel”. En detaljeret gennemgang af de nationalt fastsatte undtagelser samt forordningens undtagelsesbestemmelser findes i Færdselsstyrelsens “Vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen”, der er tilgængelig på www.fstyr.dk.

3.3. Hvilke førere er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne

Ved vurderingen af, om en konkret kørsel med et køretøj er omfattet af forordningens anvendelsesområde, tages der udgangspunkt i, om der er tale om et køretøj omfattet af køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 1. Se nærmere herom i afsnit 3.2.

Der skal således som udgangspunkt ikke i øvrigt tages hensyn til, om der er tale om en fører, som udfører godstransport hver dag eller alene lejlighedsvis. Se dog nedenfor i afsnit 3.3.1.

”Fører”: En fører defineres i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra c, som enhver person, som fører et køretøj, selvom det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj som en del af sine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre det.

3.3.1. Ansatte der aldrig udfører godstransport eller personbefordring

Det følger af køre- og hviletidsforordningens artikel 1, at der med forordningen fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der *udfører godstransport og passagerbefordring ad vej*.

Kommissionen har i [præciseringsnotat nr. 2](#) fortolket bestemmelsen således, at den tillige afgrænser hvilke førere, der er omfattet af forordningen. Præciseringsnotatet omhandler overordnet køretøjer, der køres til reparation, vask eller vedligeholdelse.

Afhængig af de nærmere omstændigheder, vil de arbejdsopgaver, der påhviler førerne i nogle virksomheder, ikke omfatte godstransport eller passagerbefordring ad vej på grund af arten af de funktioner, de udfører. I sådanne tilfælde vil den ansatte rent faktisk ikke være beskæftiget med godstransport eller passagerbefordring som defineret i forordningen, og de vil derfor ifølge præciseringsnotatet ikke være omfattet af forordningens bestemmelser.

Færdselsstyrelsen forstår præciseringsnotatet således, at ansatte, hvis arbejdsopgaver ikke omfatter transport af gods eller passagerer, men f.eks. udelukkende omfatter servicefunktioner i en transportvirksomhed, vil kunne føre (tomme) køretøjer til eksempelvis reparation, vask eller vedligeholdelse uden at anvende diagramark eller førerkort.

Ovenstående fritager ikke transportvirksomheden fra pligten til i forbindelse med myndighedernes kontrol at dokumentere, at en registreret kørsel uden førerkort eller diagramark skyldes ovennævnte forhold.

4. Sanktioner ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen

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

I forbindelse med gennemgang af de enkelte bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen vil bødesanktioner, sanktionstolerancer og frakendelse af førerretten kort blive beskrevet.

4.1. Sanktioner

Strafbestemmelser vedrørende konstaterede overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen findes i § 11 og §§ 13-14 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

En nærmere beskrivelse af anvendelsen af bødesanktioner, sanktionstolerancer og frakendelse af førerretten ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen fremgår af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om køre- og hviletid. Rigsadvokatmeddelelsen kan findes på www.anklagemyndigheden.dk.

4.1.1. Bødesanktioner

Det gældende sanktionssystem i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen blev indført i færdselsloven ved lov nr. 557 af 24. juni 2005.

Sanktionssystemet tager hensyn til overtrædelseernes grovhed ved, at der udmåles en bøde, som er afhængig af den procentvise overskridelse af reglerne.

Følgende bødesanktioner gælder i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens bestemmelser om køretid og hviletid (køre- og hviletidsforordningens artikel 6 og artiklerne 8-9):

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

Sanktionssystemet er ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven blevet ændret. Ændringen trådte i kraft den 1. juni 2018.

Efter ændringen gælder følgende bødesanktioner i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 (afholdelse af pauser i køretiden):

- fører: 50 kr. pr. procentvise overskridelse af grænsen for køretid
- virksomhed: 100 kr. pr. procentvise overskridelse af grænsen for køretid.

Bøderne oprundes i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 5, jf. stk. 1, til nærmeste beløb deleligt med 500 kr. Ved flere forseelser kumuleres bøderne i de enkelte forhold, og oprundingen foretages først, når bøderne for de enkelte forhold er lagt sammen.

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven blev der endvidere indført et bødeloft på 30.000 kr. for førerens samlede bøde i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen samt køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Tilsvarende blev der indført et bødeloft på 60.000 kr. til virksomheden pr. fører.

Bødeloftet finder ikke anvendelse ved overtrædelser kategoriseret som "mest alvorlige overtrædelser", ligesom det for virksomhedens vedkommende ikke finder anvendelse i de tilfælde, hvor det er virksomheden selv, der overtræder bestemmelserne i takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Der henvises i øvrigt til Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om køre- og hviletid samt til afsnit 2.2.2.2. i bemærkningerne til lovforslag nr. L 158 fremsat den 15. marts 2017 (Folketinget 2016-17).

4.1.2. Sanktionstolerance

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen har været på 5 pct. eller mere.

4.1.3. Frakendelse af førerretten

Hjemlen til at frakende førerretten i sager om overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid og bestemmelserne vedrørende takografen findes i færdselslovens §§ 129 a og 129 b.

De gældende regler om frakendelse af førerretten i sager om overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid og bestemmelserne vedrørende takografen blev indført i færdselsloven ved lov nr. 697 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven. Frakendelse af førerretten for overtrædelse af bl.a. bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen skal efter lovændringen alene ske til visse kategorier af køretøjer ("tunge køretøjer").

Der skal for føreren ske betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens bestemmelser om køretid og hviletid med mere end 40 pct. Der kan ikke længere ske frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens bestemmelser om afholdelse af pauser i køretiden. Se hertil færdselslovens § 129 a, stk. 1, nr. 2.

Det bemærkes, at der alene kan ske én betinget frakendelse pr. uge. Begrebet én uge skal forstås i overensstemmelse med den definition, der fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra i, og som omfatter tidsrummet mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00, jf. færdselslovens § 129 b, stk. 2. I de tilfælde, hvor beregningsperioden for en overtrædelse af f.eks. daglig hviletid måtte strække sig over to uger, vil overtrædelsen skulle henføres til den uge, hvor overtrædelsen afsluttes, og det dermed kan konstateres, at overtrædelsen er begået. Der henvises i øvrigt til Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om køre- og hviletid samt til afsnit 2.3.2.4 i bemærkningerne til lovforslag nr. L 158 fremsat den 15. marts 2017 (Folketinget 2016-17).

5. Gennemgang af reglerne i køre- og hviletidsforordningen

5.1. Daglig køretid, artikel 6, stk. 1

5.1.1. Reglen

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

5.1.2. Definitioner

"Køretid" (artikel 4, litra j): Varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af takografen
- manuelt som krævet i artikel 37, stk. 2, i takografforordningen.

"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.

"Daglig arbejdsperiode": Begrebet "daglig arbejdsperiode" er defineret af EU-Domstolen i sag C-394/92 (Michielsen). Endvidere fremgår begrebet nu af den nye takografforordnings præambel, betragtning 8.

Den "daglige arbejdsperiode" begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer takografen, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved afslutningen af en hvileperiode på mindst ni timer. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst ni sammenhængende timer.

"Føreren aktiverer takografen": Begrebet defineres som tidspunktet for den første aktivitet/tidsgruppe, som føreren skal registrere ved brug af diagramark/førerkort. Tidspunktet falder sammen med det tidspunkt, hvor den daglige arbejdsperiode starter.

Hvis føreren ikke har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid", før kørslen påbegyndes, vil kørslen være den første aktivitet/tidsgruppe, der registreres. Hvis føreren har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid" forud for det tidspunkt, hvor diagramarket/førerkortet sættes i takografen, skal føreren registrere denne aktivitet/tidsgruppe, før kørsel påbegyndes. I den situation anses takografen for aktiveret på det tidspunkt, hvor den forudgående aktivitet er påbegyndt.

5.1.3. Beregningsperioden

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

Den daglige køretid udgør i henhold til artikel 4, litra k, den samlede køretid fra det tidspunkt, hvor kørsel påbegyndes efter afholdelse af et dagligt eller ugentligt hvil, og til det kan konstateres, at et dagligt eller ugentligt hvil er påbegyndt.

Kommissionen har ved gennemførelsesafgørelse af 7. juni 2011 om beregning af den daglige køretid i henhold til køre- og hviletidsforordningen *fastsat en anbefalet beregningsmetode* for den daglige køretid. Baggrunden herfor var, at medlemsstaterne anvendte forskellige regler for beregning af den daglige køretid, når føreren ikke havde afholdt de hvileperioder, der kræves i henhold til forordningen. Beregningsmetoden er gennemført i dansk ret ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9573 af 15. november 2011.

Det følger af Kommissionens gennemførelsesafgørelse, at beregningsperioden for den daglige køretid skal slutte ved begyndelsen af en sammenhængende hviletid på mindst 7 timer. Den efterfølgende daglige køretid begynder således ved slutningen af en daglig hvileperiode på mindst 7 sammenhængende timer.

Et dagligt hvil på mindst 7 timer kan altså afbryde beregningsperioden for køretiden. Det betyder omvendt, at hvis føreren i beregningsperioden afholder et hvil, der er kortere end 7 timer, fortsætter opmålingen af køretiden i perioden efter det for korte hvil, indtil det kan konstateres, at der er afholdt et hvil på mindst 7 timer.

5.1.4. Opmålingsmetode

Opmålingen sker fra føreren starter kørsel efter afslutningen af en daglig eller ugentlig hviletid og frem til påbegyndelsen af næste daglige eller ugentlige hviletid, dog således at et sammenhængende hvil på mindst 7 timer eller mere altid vil afbryde kumulationen af køretid og dermed beregningsperioden.

Eksempel (ej overtrædelse, + hvil på 7 timer):

En fører starter med at køre mandag kl. 08.00. I perioden fra kl. 08.00 til kl. 20.00 har han en samlet køretid på 9 timer. Herefter afholder han et hvil på 7 timer. Tirsdag kl. 03.00 fortsætter han kørslen i 4 timer til kl. 07.00, hvorefter han indleder et hvil på 9 timer. Den første beregningsperiode starter mandag kl. 08.00 og slutter mandag kl. 20.00, idet føreren mandag kl. 20.00 indleder et hvil på mindst 7 sammenhængende timer. Derfor skal køretiden ikke kumuleres på hver side af dette hvil. Herefter kan det konstateres, at der på den ene side af hvilet på 7 timer er kørt i sammenlagt 9 timer, og på den anden side af hvilet på 7 timer er kørt 4 timer. Det betyder, at der ikke er en overtrædelse af reglen om daglig køretid.

Eksempel (+ overtrædelse, ej hvil på 7 timer):

En fører starter med at køre mandag kl. 08.00. I perioden fra kl. 08.00 til kl. 20.00 har han en samlet køretid på 9 timer. Herefter afholder han et hvil på 6 timer. Tirsdag kl. 02.00 fortsætter han kørslen i 4 timer til kl. 06.00, hvorefter han indleder et hvil på 9 timer. Beregningsperioden starter mandag kl. 08.00 og slutter tirsdag kl. 06.00, idet føreren tirsdag kl. 06.00 indleder et hvil på mindst 7 sammenhængende timer. Køretiden skal herefter kumuleres i beregningsperioden. Det betyder, at den samlede køretid har været på 13 timer, hvilket er en overtrædelse af reglen om daglig køretid, idet køretiden maksimalt må være 9/10 timer.

Eksempel (+ overtrædelse, + hvil på 7 timer):

En fører starter med at køre mandag kl. 08.00. I perioden fra kl. 08.00 til kl. 24.00 har han en samlet køretid på 12 timer. Herefter afholder han et hvil på 7 timer. Tirsdag kl. 07.00 fortsætter han kørslen i 4 timer til kl. 11.00, hvorefter han indleder et hvil på 9 timer. Den første beregningsperiode starter mandag kl. 08.00 og slutter mandag kl. 24.00, idet føreren mandag kl. 24.00 indleder et hvil på mindst 7 sammenhængende timer. Derfor skal køretiden ikke kumuleres på hver side af dette hvil. Herefter kan det konstateres, at der på den ene side af hvilet på 7 timer er kørt i sammenlagt 12 timer, hvilket udgør en overtrædelse af reglen om daglig køretid. På den anden side af hvilet på 7 timer er der alene kørt i 4 timer, hvilket ikke er en overtrædelse af reglen om daglig køretid.

Det bemærkes, at føreren i eksemplerne ovenfor vil blive sanktioneret for overtrædelse af reglerne om daglige hviletid. Se nærmere herom i afsnit 5.5.

Diagrammark

Aflæsningstolerance: Ved opmåling af diagrammark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Beregningsperioden 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).

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af takografen er registreret som køretid i beregningsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med en digital takograf, 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. 4 ½ times køretid, når der er anvendt en digital takograf, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 af 16. december 2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

Se nærmere herom i afsnit 5.12.

5.1.5. Særligt vedrørende daglige arbejdsperioder, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde

I de tilfælde, hvor en fører i løbet af en daglig arbejdsperiode både udfører kørsel inden for forordningens anvendelsesområde og kørsel undtaget fra forordningens anvendelsesområde, f.eks. kørsel omfattet af en af undtagelsesbestemmelserne i køre- og hviletidsforordningens artikel 3, skal den kørsel, som ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde, registreres som "andet arbejde". Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 5. Der kan endvidere henvises til [Kommissionens præciseringsnotat nr. 5](#).

5.1.6. Kørsel i forbindelse med afholdelse af færg hvil

Ved anvendelse af "færgereglene" i køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1, skal den kørsel, som foretages i forbindelse med de maksimalt to afbrydelser af højst sammenlagt én times varighed, som udgangspunkt ikke tælles med som daglig køretid.

Dette gælder i de tilfælde, hvor føreren indleder et færg hvil, som samtidig afslutter førerens daglige arbejdsperiode, og følger af, at daglig køretid i henhold til definitionen

i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra k, alene omfatter den køretid, der foregår i den daglige arbejdsperiode. Køretiden indgår i stedet i opgørelsen af den ugentlige køretid. Se nærmere herom i afsnit 5.8.

5.1.7. Daglig køretid – flermandsbetjening

Et køretøj kan betjenes af to eller flere førere.

Forordningens krav til daglig køretid er de samme, uanset om køretøjet betjenes af en, to eller flere førere, og uanset om førerne opfylder betingelserne for at udføre "flermandsbetjening", jf. definitionen i forordningens artikel 4, litra o. En fører kan således ikke opnå mere køretid i løbet af en daglig arbejdsperiode, fordi han indgår i flermandsbetjening.

Hvis betingelserne for "flermandsbetjening" 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 nærmere herom i afsnit 5.6.

Opmåling af daglig køretid ved to eller flere førere følger således samme principper som opmåling af daglig køretid for én fører, og køretiden opmåles særskilt for hver fører.

5.1.8. Sanktioner

5.1.8.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Daglig køretid på 9 timer sanktioneres herefter alene, når køretiden overstiger 9 timer og 26 minutter. Opmåles den daglige køretid således til 9 timer og 27 minutter eller mere kan overtrædelserne sanktioneres.

Daglig køretid på 10 timer sanktioneres herefter alene, når køretiden overstiger 10 timer og 29 minutter. Opmåles den daglige køretid således til 10 timer og 30 minutter eller mere kan overtrædelserne sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til virksomheden.

5.1.8.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede køretid *isoleret set* er overskredet med mere end 40 pct. Det betyder, at køretid og hviletid 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.

Eksempler

Føreren har haft en daglig køretid på 9 timer, et hvil på 6 ½ time 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. 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 40 pct.

Føreren har haft en daglig køretid på 15 timer, et hvil på 8 timer og en ny daglig køretid på 9 timer. Køretiden skal ikke sammenhægges på hver side af det for korte hvil, men idet køretiden på 15 timer isoleret set udgør en overskridelse af reglerne om køretid med mere end 40 pct., skal førerretten frakendes betinget.

Førerretten skal frakendes, når den daglige køretid overstiger 12 timer og 42 minutter, hvis køretiden maksimalt må være 9 timer. Hvis køretiden maksimalt må være 10 timer, skal der ske frakendelse, når den daglige køretid overstiger 14 timer og 6 minutter.

Se nærmere vedrørende frakendelse i afsnit 4.1.3.

5.2. Ugentlig køretid, artikel 6, stk. 2

5.2.1. 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 for personer der udfører mobile vejtransportaktiviteter), overskrides.

5.2.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen

"Køretid" (artikel 4, litra j): Varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af takografen
- manuelt som krævet i artikel 37, stk. 2, i takografforordningen

"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.

5.2.3. Beregningsperioden

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

Ved beregningen af den ugentlige køretid sammentælles køretiderne inden for beregningsperioden. Beregningsperioden for den ugentlige køretid er i denne sammenhæng perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Der er tale om et fikseret tidsrum, som ikke varierer. Der skal således ikke tages hensyn til, hvorledes de enkelte daglige og ugentlige hvil i øvrigt er placeret eller varigheden af disse.

5.2.4. Opmålingsmetode

Diagramark

Aflæsningstolerance: Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Når beregningsperioden er fastlagt, kan køretiden opmåles ved at sammenlægge den tid, som er registreret som køretid inden for denne periode.

Se nærmere om aflæsning af køretid i afsnit 5.1.4.

Digitale data

Ved digitale data aflæses de data, der af takografen er registreret som køretid i beregningsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med en digital takograf, 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. 4 ½ times køretid, når der er anvendt en digital takograf, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

Se nærmere herom i afsnit 5.12.

5.2.5. Særligt vedrørende uger, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde

I de tilfælde, hvor en fører i løbet af en daglig arbejdsperiode både udfører kørsel inden for forordningens anvendelsesområde og kørsel undtaget fra forordningens anvendelsesområde, f.eks. kørsel omfattet af en af undtagelsesbestemmelserne i køre- og hviletidsforordningens artikel 3, skal den kørsel – som ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde – registreres som andet arbejde. Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 5. Der kan endvidere henvises til [Kommissionens præciseringsnotat nr. 5](#).

5.2.6. Sanktioner

5.2.6.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Den ugentlige køretid sanktioneres herefter alene, hvis den overstiger 58 timer og 47 minutter. Opmåles den ugentlige køretid således til 58 timer og 48 minutter eller mere kan overtrædelserne sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til virksomheden.

5.2.6.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede ugentlige køretid er overskredet med mere end 40 pct. Det vil sige, at når den ugentlige køretid overstiger 78 timer og 58 minutter, skal der ske frakendelse af førerretten.

Se nærmere vedrørende frakendelsen i afsnit 4.1.3.

5.3. Ugentlig køretid inden for to uger, artikel 6, stk. 3

5.3.1. Reglen

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

5.3.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen

"Køretid" (artikel 4, litra j): Varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af takografen
- manuelt som krævet i artikel 37, stk. 2, i takografforordningen

"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.

5.3.3. Beregningsperioden

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

Ved beregningen af den ugentlige køretid sammentælles køretiderne inden for beregningsperioden. Beregningsperioden for den ugentlige køretid er perioden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Der er tale om *et fikseret tidsrum*, som ikke varierer. Der skal således ikke tages hensyn til, hvorledes de enkelte daglige og ugentlige hvil i øvrigt er placeret eller varigheden af disse.

Beregningsperioden for køretid inden for to uger er i denne sammenhæng en hvilken som helst periode bestående af to på hinanden følgende uger, jf. definitionen på ugentlig køretid i artikel 4, litra l.

Køretiden må således hverken i uge 1 + uge 2 eller i uge 2 + uge 3 overstige 90 timer.

5.3.4. Opmålingsmetode

Diagramark

Aflæsningstolerance: Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Når beregningsperioden er fastlagt, kan køretiden opmåles ved at sammenlægge den tid, som er registreret som køretid inden for denne periode.

Se nærmere om aflæsning af daglig køretid i afsnit 5.1.4.

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af takografen er registreret som køretid i beregningsperioden.

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med en digital takograf, 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. 4 ½ times køretid, når der er anvendt en digital takograf, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

Se nærmere herom i afsnit 5.12.

5.3.5. Særligt vedrørende uger, hvor der både sker kørsel inden for og uden for forordningens anvendelsesområde

I de tilfælde, hvor en fører i løbet af en daglig arbejdsperiode både udfører kørsel inden for forordningens anvendelsesområde og kørsel undtaget fra forordningens anvendelsesområde, f.eks. kørsel omfattet af en af undtagelsesbestemmelserne i køre- og hviletidsforordningens artikel 3, skal den kørsel – som ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde – registreres som andet arbejde. Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 5. Der kan endvidere henvises til [Kommissionens præciseringsnotat nr. 5](#).

5.3.6. Sanktioner

5.3.6.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Køretiden inden for to uger sanktioneres herefter alene, hvis den overstiger 94 timer og 29 minutter. Opmåles køretiden inden for to uger således til 94 timer og 30 minutter eller mere, kan overtrædelserne sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til virksomheden.

5.3.6.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede ugentlige køretid i to på hinanden følgende uger er overskredet med mere end 40 pct. Det vil sige, at når køretiden i to uger samlet set overstiger 126 timer og 54 minutter, skal der ske frakendelse af førerretten.

Se nærmere vedrørende frakendelse i afsnit 4.1.3.

5.4. Afholdelse af pauser i køretiden, artikel 7

5.4.1. Reglen

Artikel 7, 1. led: 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, 2. led: 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, 1. led, kaldes i det følgende en "samlet pause", og en pause, der er delt som anført i artikel 7, 2. led, kaldes en "opdelt pause".

5.4.2. 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 køreaktiteter, der optegnes:

- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af takografen
- manuelt som krævet i artikel 37, stk. 2, i takografforordningen

"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 for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter), undtagen "kørsel", herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden eller uden for transportsektoren.

5.4.3. Beregningsperioden

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

Beregningsperioden begynder, når føreren påbegynder kørsel efter afholdelsen af et hvil eller en pause, der opfylder kravet til at kunne afbryde beregningsperioden, og den afsluttes, når det kan konstateres, at en pause, der opfylder kravet til at kunne afbryde beregningsperioden, er påbegyndt, eller når et dagligt eller ugentligt hvil indledes. Det

kræver en samlet pause på mindst 45 minutter eller en opdelt pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter at afbryde beregningsperioden.

Det er inden for denne beregningsperiode, at køretiden sammenlægges (kumuleres).

Næste beregningsperiode starter på det tidspunkt, hvor kørslen genoptages efter den pause eller det hvil, der har afbrudt den foregående beregningsperiode.

Afbrydelse af beregningsperioden ved en samlet pause

Det følger af artikel 7, 1. led, at en pause på mindst 45 minutter afbryder beregningsperioden. Det betyder, at en pause på mindst 45 minutter altid medfører, at en ny beregningsperiode starter efter pausen.

Der gælder ingen tolerance på pausen i forhold til afbrydelse af beregningsperioden.

Afbrydelse af beregningsperioden ved en opdelt pause

Det følger af artikel 7, 2. led, at en pause på mindst 15 minutter fulgt af en pause på mindst 30 minutter afbryder beregningsperioden.

Det betyder, at en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter altid medfører, at en ny beregningsperiode starter efter pausen.

Beregningsperioden afbrydes ikke, hvis der er byttet om på rækkefølgen af pauserne ved en opdelt pause.

Der gælder ingen tolerancer på pauserne i forhold til afbrydelse af beregningsperioden.

5.4.4. 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 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 nærmere herom i afsnit 5.11.

5.4.5. Opmålingsmetode

Beregningsperioden begynder, når føreren påbegynder kørsel efter afholdelsen af et hvil eller en pause, og den afsluttes, når det kan konstateres, at en pause, der er tilstrækkelig lang til at afbryde beregningsperioden, er påbegyndt, eller når et dagligt eller ugentlig hvil indledes.

Der skal undersøges for en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, der afbryder beregningsperioden. Hvis pausen er opdelt, undersøges der for en pause af mindst 15 minutters varighed efterfulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed. Køretiden kan også afbrydes ved at føreren indleder et hvil.

Næste beregningsperiode starter på det tidspunkt, hvor kørslen genoptages efter den pause eller det hvil, der har afbrudt den foregående beregningsperiode.

Når beregningsperioden er fastlagt, kan køretiden opmåles ved at sammenlægge den tid, som er registreret som køretid inden for beregningsperioden.

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.

Se nærmere herom i afsnit 5.9. Der kan endvidere henvises til [Kommissionens vejledningsnotat nr. 2](#) om registrering af rejsetid.

Diagramark

Aflæsningstolerance: Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

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).

Pause aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret under symbolet for hviletid, jf. definitionen i takografforordningens artikel 34, stk. 5, litra b iv). Tid registreret som "andet arbejde" eller "rådighedstid", jf. takografforordningens artikel 34, stk. 5, litra b ii) og iii), accepteres ikke som pause, medmindre der er tale om flermandsbetjening. Se nærmere herom i afsnittet ovenfor om "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).

Digitale data

Ved digitale data aflæses den tid, der af takografen er registreret som køretid i beregningsperioden. Kun tid, der er registreret under arbejdstidsgruppen "pause/hvil" accepteres som pause.

Tid registreret som "andet arbejde" eller "rådighedstid", jf. takografforordningens artikel 34, stk. 5, litra b ii) og iii), accepteres ikke som pause, medmindre der er tale om flermandsbetjening.

Se nærmere herom i afsnittet ovenfor om "Særligt om registrering af "pause" ved flermandsbetjening".

Mulighed for særlig tolerance i køretiden ved kørsel med en digital takograf, 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. 4 ½ times køretid, når der er anvendt en digital takograf, som ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

Se nærmere herom i afsnit 5.12.

5.4.6. Sanktioner

5.4.6.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere. Den generelle sanktionstolerance i sager om overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, vedrører alene køretiden.

Køretid uden pauser sanktioneres herefter alene, hvis køretiden overstiger 4 timer og 43 minutter. Opmåles køretiden uden pauser således til 4 timer og 44 minutter eller mere, kan overtrædelsen sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 250 kr. til føreren og 500 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 50 kr. pr. procentvise overskridelse til føreren og med 100 kr. pr. procentvise overskridelse til virksomheden.

Bøderne for overtrædelse af artikel 7, kan nedsættes, hvis der foreligger formildende omstændigheder.

Formildende omstændigheder foreligger i forhold til bestemmelsen, hvis årsagen til, at den samlede køretid er overskredet, alene skyldes, at den eller de afholdte pauser har været for korte. Det er således en forudsætning, at køretiden ikke er overskredet inden eller efter den for korte pause afholdes. Dvs. køretiden på hver side af den for korte pause må maksimalt udgøre 4 timer og 30 minutter, dog tillagt tolerancegrænsen på 5 pct.

Ved pause/pauser på mellem 10-39 minutter:

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, men pausen/pauserne er på mellem 10 og 39 minutter, skal der ved udmåling af bøden tages højde for, at der trods alt er afholdt pause. Der henvises i øvrigt til skemaerne under afsnit 2.2.2.3 i bemærkningerne til lovforslag nr. L 158 fremsat den 15. marts 2017 (Folketinget 2016-17).

Rækkefølgen af eventuelt afholdte pauser har ikke betydning, og der kan medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden.

Ved pause/pauser på mindst 40 minutter:

Hvis køretiden ikke er overskredet, inden eller efter den for korte pause afholdes, men pausen/pauserne er på mindst 40 minutter, skal der ikke udmåles en bøde. Hvis der er tale om gentagne overskridelser af kravene til afholdelse af pause i kontrolperioden,

bør der dog udmåles en bøde. Der henvises i øvrigt til skemaerne under afsnit 2.2.2.3 i bemærkningerne til lovforslag nr. L 158 fremsat den 15. marts 2017 (Folketinget 2016-17).

Rækkefølgen af eventuelt afholdte pauser har ikke betydning, og der kan medregnes to pauser af mindst 10 minutters varighed i kørselsperioden.

Eksempler (ikke formildende omstændigheder)

En fører starter efter et ugehvil med at køre i 4 timer og 30 minutter. Han afholder pause i 39 minutter, hvorefter han kører videre i 4 timer og 45 minutter, inden han indleder dagligt hvil. Pausen på 39 minutter bryder ikke kørselsperioden. Da køretiden er overskredet med mere end 4 timer og 43 minutter efter den for korte pause afholdes, foreligger der ikke formildende omstændigheder.

En fører starter efter et ugehvil med at køre i 1 time, inden han holder 10 minutters pause. Resten af dagen forløber som følger: kørsel i 5 timer, pause i 10 minutter, kørsel i ½ time, pause i 12 minutter, kørsel i 2 timer og 50 minutter, hvorefter han indleder dagligt hvil. Ingen af de afholdte pauser afbryder kørselsperioden. Da køretiden er overskredet inden eller efter én af de for korte pauser afholdes, foreligger der ikke formildende omstændigheder.

Eksempler (formildende omstændigheder)

En fører starter efter et ugehvil med at køre i 4 timer og 30 minutter. Han afholder pause i 39 minutter, hvorefter han kører videre i 4 timer og 30 minutter, inden han indleder dagligt hvil. Pausen på 39 minutter bryder ikke kørselsperioden. Da køretiden ikke er overskredet inden eller efter den for korte pause afholdes, foreligger der formildende omstændigheder.

En fører starter efter et ugehvil med at køre i 2 timer, inden han holder 10 minutters pause. Resten af dagen forløber som følger: kørsel i 3 timer, pause i 10 minutter, kørsel i 1 timer, pause i 12 minutter, kørsel i 2 timer og 50 minutter, hvorefter han indleder dagligt hvil. Ingen af de afholdte pauser afbryder kørselsperioden. Da køretiden ikke er overskredet inden eller efter de for korte pauser afholdes, foreligger der formildende omstændigheder. Ved fastsættelse af bødens størrelse anvendes de to længste pauser.

5.5. Daglig hviletid, artikel 8, stk. 1-4 og 8 (1 fører)

5.5.1. 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 timers perioden, 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 tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.

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.

5.5.2. Definitioner

"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 subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst 3 sammenhængende timer og den anden på mindst 9 sammenhængende timer.
- "Reduceret daglig hviletid": Ethvert hvil på mindst 9 timer, men mindre end 11 timer.

"Kvalificerende hviletid": En hvileperiode, der svarer til den lovpligtige minimumshviletid, og som holdes inden for 24 timer efter afslutningen af den foregående kvalificerende hviletid. Denne kvalificerende hviletid kan slutte på et senere tidspunkt end de 24 timer, der følger den foregående hviletid, hvis den samlet set varer længere end den lovpligtige minimumshviletid. Begrebet anvendes i [Kommissionens Vejledningsnotat nr. 7](#) om betydningen af "hver periode på 24 timer".

"Daglig arbejdsperiode": Begrebet "daglig arbejdsperiode" er defineret af EU-Domstolen i sag C-394/92 (Michielsen). Endvidere fremgår begrebet nu af den nye takografforordnings præambel, betragtning 8.

Den "daglige arbejdsperiode" begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer takografen, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved afslutningen af en hvileperiode på mindst ni timer. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst ni sammenhængende timer.

"Føreren aktiverer takografen": Begrebet "føreren aktiverer takografen" defineres som tidspunktet for den første aktivitet/tidsgruppe, som føreren skal registrere ved brug af diagramark/førerkort. Tidspunktet falder sammen med det tidspunkt, hvor den daglige arbejdsperiode starter.

Hvis føreren ikke har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid", før kørslen påbegyndes, vil kørslen være den første aktivitet/tidsgruppe, der registreres. Hvis føreren har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid" forud for det tidspunkt, hvor diagramark/førerkortet sættes i takografen, skal føreren registrere denne aktivitet/tidsgruppe, før kørsel påbegyndes. I den situation anses takografen for aktiveret på det tidspunkt, hvor den forudgående aktivitet er påbegyndt.

5.5.3. Beregningsperioden

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

Det følger af artikel 8, stk. 2, at en fører inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal have afholdt en ny daglig hviletid (24 timers perioden).

Beregningsperioden for den daglige hviletid begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer takografen efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid, og fortsætter 24 timer frem eller indtil afslutningen af en kvalificerende hviletid, såfremt denne hviletid er afholdt inden udløbet af de 24 timer.

En fører *aktiverer takografen*, så snart føreren efter afholdelsen af et dagligt eller ugentlig hvil påbegynder en aktivitet, uanset om aktiviteten består af andet arbejde, rådighedstid eller kørsel.

Beregningsperioden afsluttes således senest 24 timer efter, at føreren aktiverer takografen efter afslutningen på den foregående daglige eller ugentlige hviletid.

Beregningsperioden kan dog afsluttes på et tidligere tidspunkt, hvis føreren afholder en kvalificerende hviletid, der afsluttes inden udløbet af 24 timers perioden. I de tilfælde, hvor det kan konstateres, at der inden for beregningsperioden er afholdt en kvalificerende hviletid, dvs. et hvil på mindst 9/11 timer (reduceret/regulær daglig hviletid) eller 3+9 sammenhængende timer (regulær opdelt daglig hviletid) starter den næste 24 timers periode, når føreren på ny aktiverer takografen.

I de tilfælde, hvor der *ikke* afholdes en kvalificerende hviletid inden for beregningsperioden for den daglige hviletid, vil 24 timers perioderne blive fastlagt fortløbende, uanset om 24 timers perioden udløber, mens der udføres kørsel, andet arbejde, rådighedstid eller pause/hvil.

Dog starter en ny 24 timers periode ikke op i en hviletid, hvis det kan konstateres, at den samlede længde af hvilet, inklusiv den del af hvilet, der fortsætter efter 24 timers perioden, mindst udgør længden af en kvalificerende hviletid. I et sådant tilfælde starter en ny 24 timers periode først, når takografen på ny aktiveres. I den situation foreligger der fortsat en overtrædelse, idet hvilet ikke er afholdt inden for 24 timers perioden.

Eksempler (fastlæggelse af 24 timers perioden, kvalificerende hviletid afholdt inden for beregningsperioden)

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i 2 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Føreren påbegynder kørsel kl. 08.00, kører i 4½ time, holder en pause på 1½ time og udfører herefter andet arbejde i 2 timer. Kl. 16.00 påbegynder føreren på ny kørsel og kører i 3 timer. Kl. 19.00 indleder han et hvil, som afsluttes tirsdag kl. 06.00, hvor føreren starter kørsel på ny. Det kan herefter konstateres, at føreren har afholdt en kvalificerende hviletid (et regulært dagligt hvil på 11 timer) inden for 24 timers perioden. En ny 24 timers periode starter, når føreren på ny aktiverer takografen, dvs. tirsdag kl. 06.00.

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i 2 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Føreren påbegynder kørsel kl. 08.00, kører i 4½ time, holder en pause på 1½ time og udfører herefter andet arbejde i 2 timer. Kl. 16.00 påbegynder føreren på ny kørsel og kører i 4 timer, hvorefter han kl. 20.00 indleder et hvil, som afsluttes tirsdag kl. 08.00. 24 timers perioden udløber tirsdag kl. 06.00, og det kan konstateres, at føreren inden for 24 timers perioden har afholdt en kvalificerende hviletid (et reduceret dagligt hvil på 10 timer). Idet hvilet fortsættes udover 24 timers perioden (tirsdag fra kl. 06.00 til kl. 08.00), starter en ny 24 timers periode først, når føreren på ny aktiverer takografen, dvs. tirsdag kl. 08.00.

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, påbegynder føreren mandag kl. 06.00 med at køre i 4 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Herefter holder han en pause på 1 time og kører igen i 4 timer. Kl. 15.00 indleder han et regulært dagligt hvil på 11 timer, som afsluttes kl. 02.00, hvorefter føreren på ny udfører kørsel. En ny 24 timers periode starter derfor tirsdag kl. 02.00.

Eksempler (fastlæggelse af 24 timers perioden, kvalificerende hviletid ikke afholdt inden for beregningsperioden)

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i 2 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Herefter kører føreren i 4 timer, hvorefter han holder pause i 1 time. Kl. 13.00 kører føreren videre i 4 ½ time. Han holder pause 1 time, udfører andet arbejde i 3 timer og kører derefter igen i 1 time. Kl. 22.30 indleder føreren et hvil på 8 timer, som afsluttes tirsdag kl. 06.30. En ny 24 timers periode starter herefter tirsdag kl. 06.00, idet det kan konstateres, at der ikke indenfor 24 timers perioden er afholdt en kvalificerende hviletid. Da der inden for 24 timers perioden alene er hvilet 7 ½ time, foreligger der en overtrædelse af reglerne om daglig hviletid.

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i 2 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Føreren påbegynder kørsel kl. 08.00, kører i 4½ time, holder en pause på 1½ time og udfører herefter andet arbejde i 5 timer. Kl. 19.00 kører han i 4 timer og indleder herefter kl. 23.00 et hvil på 11 timer, som afsluttes tirsdag kl. 10.00. 24 timers perioden starter mandag kl. 06.00 og udløber tirsdag kl. 06.00. Det kan konstateres, at der inden for denne periode alene er afholdt et hvil på 7 sammenhængende timer. Imidlertid fortsætter hvilet efter udløbet af 24 timers perioden. Idet der er tale om et hvil på i alt 11 sammenhængende timer (en kvalificerende hviletid), begynder en ny 24 timers periode først, når takografen efter dette hvil aktiveres på ny, dvs. tirsdag kl. 10.00. Da der inden for 24 timers perioden alene er hvilet 7 timer, foreligger der en overtrædelse af reglerne om daglig hviletid.

Der henvises i øvrigt til [Kommissionens vejledningsnotat nr. 7](#), som omhandler betydningen af "hver periode på 24 timer" i henhold til artikel 8, stk. 2 i køre- og hviletidsforordningen.

Særligt 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 føreren "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 afholdes, når den pågældende "undtaget-kørsel" er ophørt. Det er således et krav, at der skal holdes en daglig eller 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". Da kørsel 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 køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 5.

Hvis føreren på tidspunktet, hvor han påbegynder "undtaget-kørsel" og dermed "går ud af forordningen", ikke har mulighed for inden for 24 timers perioden at afholde en kvalificerende hviletid, dvs. et hvil på mindst 9/11 timer (reduceret/regulær daglig hviletid) eller 3+9 sammenhængende timer (regulær opdelt daglig hviletid), vil der foreligge en overtrædelse. Føreren har således allerede på tidspunktet, hvor han "går ud af forordningen", overtrådt bestemmelserne om daglig hviletid.

Eksempel

Efter at have afholdt et ugentlig hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i 3 timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Føreren påbegynder kørsel kl. 09.00, kører i 4½ time, holder pause i 1 time og udfører andet arbejde i 3 timer. Kl. 17.30 påbegynder føreren på ny kørsel i 4½ time. Kl. 22.00 "går han ud af forordningen" og påbegynder "undtaget kørsel". Kl. 22.00 vil føreren ikke inden for 24 timers perioden kunne nå at afholde en kvalificerende hviletid. Føreren har således allerede på tidspunktet, hvor han "går ud af forordningen", overtrådt bestemmelserne om daglig hviletid.

Hvis føreren i en arbejdsperiode begynder med "undtaget-kørsel" og derefter udfører kørsel, der er omfattet af forordningen, skal "undtaget-kørsel" registreres som andet arbejde. Da føreren "går ind i forordningen" og dermed bliver omfattet af reglerne i denne, skal kravet om afholdelse af daglig hviletid inden for 24 timers perioden overholdes.

5.5.4. Opmålingsmetode

Opmålingen begynder, når føreren aktiverer takografen efter afslutningen af en daglig eller ugentlig hviletid. Føreren skal kunne afholde en kvalificerende hviletid, dvs. et hvil på mindst 9/11 timer (reduceret/regulær daglig hviletid) eller 3+9 sammenhængende timer (regulær opdelt daglig hviletid) inden for 24 timer efter dette tidspunkt. Det er ikke tilstrækkeligt, at hviletiden er påbegyndt inden 24 timers periodens udløb. Hvis føreren f.eks. skal afholde en daglig hviletid på 11 timer, skal hviletiden være påbegyndt senest 13 timer efter, at den daglige arbejdsperiode er begyndt.

Eksempel

Hvis en fører starter sin daglige arbejdsperiode mandag kl. 07.00 og først indleder sit daglige hvil tirsdag kl. 01.00, kan føreren alene nå at afholde 6 timers hvil inden for 24 timers perioden, idet denne udløber tirsdag kl. 07.00. Det vil i forhold til beregningen af den procentvise overtrædelse af reglen om daglig hviletid være uden betydning, om føreren fortsætter hvilet efter kl. 07.00, f.eks. til kl. 10.00, idet de sidste 3 afholdte timer ikke når at blive afholdt inden for 24 timers perioden.

Der er ikke krav om, at føreren 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. køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8.

Opdelt hvil

Ved vurderingen af, om der er afholdt et regulært opdelt dagligt hvil og ikke alene et reduceret dagligt hvil, skal der forud for hvilet på mindst 9 sammenhængende timer kunne udfindes yderligere en sammenhængende hvileperiode på mindst 3 timer i den daglige arbejdsperiode.

Det forhold, at den sammenhængende første hvileperiode i den opdeltede regulære daglige hviletid er længere end 3 timer, f.eks. 4 timer, medfører ikke, at den "overskydende" tid på 1 time kan anvendes til at reducere anden del af det opdeltede hvil. Det skyldes, at det fremgår af forordningen, at anden del af et regulært opdelt dagligt hvil skal være på mindst 9 sammenhængende timer. Det betyder, at den overskydende tid på 1 time ikke skal "tælles med", når det skal kontrolleres, om føreren har afholdt sin regulære opdeltede daglige hviletid og heller ikke skal indgå, når der skal foretages en procentvis beregning af størrelsen af en eventuel overtrædelse.

Diagramark

Aflæsningstolerance

Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Anvendes der ikke diagramark under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt 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 afholdelse af hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Hviletiden aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Tynd" optegnelse i arbejdstidsgruppen 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. Se nærmere herom i afsnit 5.5.6.

Digitale data

Anvendes der ikke førerkort under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil. Dog bør man være opmærksom på, om der er optegnet kørsel i takografen.

Anvendes der førerkort under afholdelse af hvil, aflæses hviletiden. Hviletiden aflæses som den tid, der er registreret som hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighedstid accepteres ikke som daglig hviletid.

Såfremt førerkortet 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 udskrift eller lignende. Se nærmere herom i afsnit 5.5.6.

5.5.5. Opmåling skal altid ske til gunst for føreren

Sanktionen for manglende hviletid skal altid fastsættes således, at hviletiderne vurderes på den for føreren mest gunstige måde.

Eksempel

Efter at have afholdt et ugentligt hvil, starter føreren mandag kl. 06.00 med at være til rådighed i to timer. Det betyder, at føreren inden tirsdag kl. 06.00 skal have afholdt en daglig hviletid. Føreren begynder kørsel kl. 08.00, kører i 4 timer, holder pause/hvil i 3 timer og kører herefter igen i 4 timer. Føreren afslutter dagen med andet arbejde i 4 timer og starter sit hvil kl. 23.00. Da 24 timers perioden udløber tirsdag morgen kl. 06.00, kan føreren kun nå at holde 7 timers hvil, inden for 24 timers perioden. Efter reglerne om reduceret dagligt hvil vil der foreligge en overtrædelse på 22 %, mens der efter reglerne om regulært opdelt dagligt hvil vil foreligge en overtrædelse på 16 %.

Det skal derfor altid vurderes og beregnes, hvilken type kvalificerende hviletid, der medfører den mindste overtrædelse.

5.5.6. Mulighed for afbrydelse af daglig hviletid

En daglig hviletid kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

Der er dog mulighed for lovlig afbrydelse af daglig 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 nærmere herom i afsnit 5.8. Afbrydelserne tælles ikke med i den daglige hviletid.

- Der kan under afholdelse af et dagligt hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i få minutter 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 nærmere herom i afsnit 5.11 og i [Kommissionens vejledningsnotat nr. 3](#).

5.5.7 Sanktioner

5.5.7.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Regulær daglig hviletid (mindst 11 sammenhængende timer) sanktioneres herefter alene, når hviletiden er kortere end 10 timer og 28 minutter. Opmåles den daglige hviletid således til 10 timer og 27 minutter eller kortere kan overtrædelsen sanktioneres.

Regulær daglig hviletid (opdelt hvil mindst 3 + 9 sammenhængende timer, i alt mindst 12 timer) sanktioneres herefter alene, når hviletiden er kortere end 11 timer og 25 minutter. Opmåles den daglige hviletid således til 11 timer og 24 minutter eller kortere kan overtrædelsen sanktioneres.

Om opmåling af regulær opdelt daglig hviletid og krav til længden af den første hvileperiode se nærmere i afsnit 5.5.4. Sanktionstolerancen på en regulær opdelt daglig hviletid på 35 minutter 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 opdeltte hvil eller anvendes delvist på hver især.

Eksempler

Hvis den opdeltte hviletid er afholdt med et første hvil på 2 timer og 25 minutter og et andet hvil på 9 timer, i alt 11 timer og 25 minutter, sanktioneres overtrædelsen ikke.

Hvis det første hvil er afholdt med 2 timer og 45 minutter og det andet hvil er afholdt med 8 timer og 40 minutter, i alt 11 timer og 25 minutter, sanktioneres overtrædelsen ikke.

Reduceret daglig hviletid (mindst 9 sammenhængende timer) sanktioneres herefter alene, når hviletiden er kortere end 8 timer og 34 minutter. Opmåles den daglige reducerede hviletid således til 8 timer og 33 minutter eller kortere kan overtrædelsen sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvise overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvise overskridelse til virksomheden.

5.5.7.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede hviletid er overskredet med mere end 40 pct.

Førerretten skal frakendes, når den daglige hviletid ved:

- et regulært dagligt hvil (mindst 11 sammenhængende timer) er på 6 timer og 29 minutter eller mindre,
- et regulært opdelt dagligt hvil (mindst 3+9 sammenhængende timer) er på 7 timer og 4 minutter eller mindre,
- et reduceret dagligt hvil (mindst 9 sammenhængende timer) er på 5 timer og 18 minutter eller mindre.

Se nærmere vedrørende frakendelse i afsnit 4.1.3.

5.6. Daglig hviletid, artikel 8, stk. 5 ("flermandsbetjening")

5.6.1. 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.

5.6.2. Definitioner

"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 om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden.

"Kvalificerende hviletid": En hvileperiode, der svarer til den lovpligtige minimumshviletid, og som holdes inden for 30 timer efter afslutningen af den foregående kvalificerende hviletid. Denne kvalificerende hviletid kan slutte på et senere tidspunkt end de 30 timer, der følger den foregående hviletid, hvis den samlet set varer længere end den lovpligtige minimumshviletid. Begrebet anvendes i [Kommissionens Vejledningsnotat nr. 7](#) om betydningen af "hver periode på 24 timer", hvilke principper også anvendes på 30 timers perioden.

"Daglig arbejdsperiode": Begrebet "daglig arbejdsperiode" er defineret af EU-Domstolen i sag C-394/92 (Michielsen). Endvidere fremgår begrebet nu af den nye takografforordnings præambel, betragtning 8.

Den "daglige arbejdsperiode" begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer takografen, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved afslutningen af en hvileperiode på mindst ni timer. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst ni sammenhængende timer.

"Føreren aktiverer takografen": Begrebet "føreren aktiverer takografen" defineres som tidspunktet for den første aktivitet/tidsgruppe, som føreren skal registrere ved brug af diagramark/førerkort. Tidspunktet falder sammen med det tidspunkt, hvor den daglige arbejdsperiode starter.

Hvis føreren ikke har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid", før kørslen påbegyndes, vil kørslen være den første aktivitet/tidsgruppe, der registreres. Hvis føreren har udført "andet arbejde" eller haft "rådighedstid" forud for det tidspunkt, hvor diagramarket/førerkortet sættes i takografen, skal føreren registrere denne aktivitet/tidsgruppe, før kørsel påbegyndes. I den situation anses takografen for aktiveret på det tidspunkt, hvor den forudgående aktivitet er påbegyndt.

5.6.3. Beregningsperioden

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

En fører kan, når en række betingelser er opfyldt, være omfattet af begrebet "flermandsbetjening", jf. definitionen i forordningens artikel 4, litra o. Hvis dette er tilfældet, 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 timers perioden).

Hvis betingelserne for "flermandsbetjening" ikke er opfyldt, finder de almindelige regler i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 2 anvendelse. Se nærmere herom i afsnit 5.5.

Beregningsperioden for den daglige hviletid begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer takografen efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid og forsætter 30 timer frem eller indtil afslutningen af en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer, såfremt denne hviletid er afholdt inden udløbet af de 30 timer. Perioden beregnes særskilt for hver fører. Se nærmere herom i afsnit 5.6.4.

En fører *aktiverer takografen*, så snart føreren efter afholdelsen af en kvalificerende hviletid påbegynder en aktivitet, uanset om aktiviteten består af andet arbejde, rådighedstid eller kørsel.

Beregningsperioden afsluttes således senest 30 timer efter, at føreren aktiverer takografen efter afslutningen på den foregående daglige eller ugentlige hviletid.

Beregningsperioden kan dog afsluttes på et tidligere tidspunkt, hvis føreren afholder en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer, der afsluttes inden udløbet af 30 timers perioden. I de tilfælde, hvor det kan konstateres, at der inden for beregningsperioden er afholdt en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer, starter den næste 30 timers periode, når føreren på ny aktiverer takografen.

I de tilfælde, hvor der *ikke* afholdes en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer inden for beregningsperioden for den daglige hviletid, vil 30 timers perioderne blive fastlagt fortløbende, uanset om 30 timers perioden udløber, mens der udføres kørsel, andet arbejde, rådighedstid eller pause/hvil.

Dog starter en ny 30 timers periode ikke op i en hviletid, hvis det kan konstateres, at den samlede længde af hvilet, inklusiv den del af hvilet, der fortsætter efter 30 timers perioden, svarer til længden af en kvalificerende hviletid. I et sådant tilfælde starter en ny beregningsperiode først, når takografen på ny aktiveres. I den situation foreligger der fortsat en overtrædelse, idet hvilet ikke er afholdt inden for 30 timers perioden.

Beregningsperioden fastlægges efter de samme principper som ved køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 2, dvs. som ved 24 timers perioden. Det samme gør sig gældende for opmålingsmetoden. Se nærmere herom i afsnit 5.5.3 og 5.5.4.

Det bemærkes, at "flermandshvilet" i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 5, er et særligt hvil, der ikke tælles med i opgørelsen af antal reducerede daglige hvil i medfør af køre- hviletidsforordningens artikel 8, stk. 4, hvor en fører højst må holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.

Særligt 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 føreren "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 afholdes, når den pågældende "undtaget-kørsel" er ophørt. Det er således et krav, at der skal holdes en daglig eller 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". Da kørsel 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 køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 5.

Hvis føreren på tidspunktet, hvor han påbegynder "undtaget-kørsel" og dermed "går ud af forordningen", ikke har mulighed for inden for 30 timers perioden at afholde en kvalificerende hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, vil der foreligge en overtrædelse. Føreren har således allerede på tidspunktet, hvor han "går ud af forordningen", overtrådt bestemmelserne om daglig hviletid.

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. Da føreren "går ind i forordningen" og dermed bliver omfattet af reglerne i denne, skal kravet om afholdelse af daglige hviletid inden for 30 timers perioden overholdes.

5.6.4. Hver fører for sig

Det følger af definitionen på flermandsbetjening, at betingelserne for at kunne være omfattet af dette begreb skal være opfyldt i hele den daglige arbejdsperiode, dvs. i perioden mellem to daglige hvil eller mellem et dagligt og et ugentligt hvil. Det er således en forudsætning, at en fører ikke på noget tidspunkt i denne periode udfører kørsel alene, bortset fra den første times køretid.

I relation til spørgsmålet om, hvorvidt en fører indgår i lovlig flermandsbetjening eller ej, skal hver fører vurderes for sig. Det skal således ikke lægges en fører til last, at en anden fører ikke overholder kravene til flermandsbetjening.

Eksempel

Fører nr. 1 kører 2 timer forud for, at fører nr. 2 samles op. Herefter kører de sammen resten af tiden. Fører nr. 1 vil ikke kunne anvende reglerne om flermandsbetjening, idet han har kørt i mere end én time, før fører nr. 2 står på. Han skal således afholde sit hvil inden for 24 timers perioden. Men fører nr. 2 kan godt anvende flermandsbetjeningsreglen, idet der under hele hans kørsel har været to førere ombord på køretøjet. I et sådant tilfælde skal fører nr. 2 afholde sit hvil inden for 30 timers perioden. Det er naturligvis en forudsætning, at han ikke udfører kørsel alene, efter at fører nr. 1 er stået af.

5.6.5. Opmålingsmetode

Det kontrolleres indledningsvis, at førerne opfylder kravene til flermandsbetjening i hele beregningsperioden. Beregningsperioden for den daglige hviletid begynder, når føreren aktiverer takografen efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid og 30 timer frem eller indtil afslutningen af en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer, såfremt dette hvil er afholdt inden udløbet af de 30 timer.

Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden. Den første time skal forstås som den første køretime (og ikke klokke-time) i beregningsperioden, hvilket betyder, at der vil være tale om flermandsbetjening af køretøjet, såfremt fører 2 stiger på køretøjet senest en køretime efter, at fører 1 har påbegyndt kørslen.

Opmålingen begynder, når føreren aktiverer takografen efter afslutningen af en daglig eller en ugentlig hviletid. Føreren skal kunne afholde en kvalificerende hviletid på mindst 9 timer inden for 30 timer efter dette tidspunkt. Det er ikke tilstrækkeligt, at hviletiden er påbegyndt inden 30 timers periodens udløb. Hvis føreren skal afholde en daglig hviletid på mindst 9 timer, skal hviletiden være påbegyndt senest 21 timer efter, at den daglige arbejdsperiode er begyndt. Hvis føreren f.eks. afholder en kvalificerende hviletid på 9 timer efter 15 timer, vil der efter afholdelsen af hviletid begynde en ny 30 timers periode. Se nærmere principperne i eksemplerne i afsnit 5.5.3.

Der er ikke krav om, at førerne anvender diagramark eller førerkort under hvil, der afslutter den daglige arbejdsperiode, heller ikke hvis hviletid 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. køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8.

Diagramark

Aflæsningstolerance

Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Anvendes der ikke diagramark under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt 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 afholdelse af hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Hviletiden aflæses på diagramarket som den tid, der på diagramarket er registreret som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Tynd" optegnelse i arbejdstidsgruppen for hviletid markerer, at føreren har hvilet. Ved flermandsbetjening vil der altid være hvilemarkering for den fører, hvis diagramark er placeret i takografens førerposition. For medføreren kan det alene konstateres, om diagramarket har været placeret korrekt i medførerposition. Kun tid, der er registreret på diagramarket som hviletid, accepteres som daglig hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighestid accepteres ikke som daglig hviletid.

Diagramarket undersøges herefter for afholdelse af et hvil på mindst 9 sammenhængende timer.

Digitale data

Anvendes der ikke førerkort under afholdelse af hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil. Dog bør man være opmærksom på, om der er optegnet kørsel i takografen. Perioden beregnes særskilt for hver fører.

Anvendes der førerkort under afholdelse af hvil, aflæses hviletiden. Hviletiden aflæses som den tid, der er registreret som hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighestid accepteres ikke som daglig hviletid.

5.6.6. 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 førerne ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Se nærmere herom i afsnit 5.8. Afbrydelserne tælles ikke med i den daglige hviletid.

- Der kan under afholdelse af et dagligt hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i få minutter 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 nærmere herom i afsnit 5.11 og i [Kommissionens vejledningsnotat nr. 3](#).

5.6.7. Sanktioner

5.6.7.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Den daglige hviletid ved flermandsbetjening sanktioneres herefter alene, hvis hvilet er kortere end 8 timer og 34 minutter. Opmåles flermandshvilet således til 8 timer og 33 minutter eller kortere, kan overtrædelsen sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvise overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvise overskridelse til arbejdsgiveren.

5.6.7.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede hviletid er overskredet med mere end 40 pct. Det betyder, at der skal ske frakendelse af førerretten, når den daglige hviletid er på 5 timer og 18 minutter eller mindre.

Se nærmere vedrørende frakendelse i afsnit 4.1.3.

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

5.7.1. 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 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Artikel 8, stk. 6 a: 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) kørslen 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 kørslen 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 kompensation 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: Hvil, der tages som kompensation 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.

5.7.2. Definitioner i køre- og hviletidsforordningen

"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.

5.7.3. Beregningsperioden

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

Et ugentligt hvil skal afholdes inden for en uge. En "uge" er defineret i artikel 4, litra i, som *tidsrummet mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00*. Et ugentligt hvil skal påbegyndes senest *efter seks 24 timers perioder* fra afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Beregningsperioden 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.

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 "undtaget-kørsel", som kørsel omfattet af forordningen.

5.7.4. Opmålingsmetode

Forordningen definerer 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, så længe kravene til afholdelse af ugentlig hviletid inden for en "uge" (fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00), overholdes.

Et ugentligt hvil skal påbegyndes senest efter seks 24 timers perioder fra afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

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.

Hvis der f.eks. i uge 1 er afholdt en regulær ugentlig hviletid, men dette ikke er tilfældet i uge 2, skal det undersøges, om der i uge 2 er afholdt en reduceret ugentlig hviletid, og hvor langt dette hvil er, da der efterfølgende skal kompenseres for det antal timer, som hvilet er kortere end 45 timer.

En ugentlig hviletid, der afholdes henover et ugeskift mellem to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

Eksempel

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.

Der kan afholdes flere ugentlige hviletider inden for en uge, idet kravet i artikel 8, stk. 6, om afholdelse af ugentlige hviletider er et mindstekrav.

Hvis der i en uge (tidsrummet mellem mandag kl. 00:00 og søndag kl. 24:00) afholdes flere ugentlige hviletider, vil hvilene, afhængig af hviletidens længde, dels kunne anvendes til at afbryde de 6 x 24 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 kan holdes tre reducerede daglige hviletider, hvilket betyder, at holdes der flere lovlige ugentlige hviletider i ugen, kan der mellem hver ugentlig hviletid afholdes tre reducerede daglige hviletider.

Eksempel

Hvis føreren efter en regulær ugentlig hviletid på 45 timer har tre daglige arbejdsperioder, der hver afbrydes af tre daglige reducerede hviletider på 9 timer, og derefter har

en fjerde arbejdsperiode, der afbrydes af en hviletid på 34 timer, vil denne hviletid afbryde de 6 x 24 timer, og timerne kan anvendes dels til en kvalificerende daglig hviletid, dvs. et hvil på mindst 9/11 timer (reduceret/regular daglig hviletid) eller 3+9 sammenhængende timer (regular opdelt daglig hviletid), 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.

Der er ikke krav om, at føreren 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. køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8.

Særligt om kompensationshvil

Afholdes der et ugentligt hvil, som er mindre end 45 timer, men mindst 24 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 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.

Det kompenserende hvil (kompensationshvil) skal tages samlet inden tre 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 enten en daglig hviletid på mindst 9 timer eller i forlængelse af en ugentlig hviletid.

Eksempler

Hvis der afholdes 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 tre uger.

Hvis det afholdte reducerede ugentlige hvil er på f.eks. 40 timer, betyder det, at der skal kompenseres for forskellen mellem de 40 timer og 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 tre uger.

Diagramark

Aflæsningstolerance

Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Anvendes der ikke diagrammark under afholdelse af det ugentlige hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt 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 afholdelse af det ugentlige hvil, aflæses hviletiden på diagramarket. Kun tid, der er registreret som hviletid, accepteres som hviletid. Ved aflæsningen anvendes markeringerne i arbejdstidsgrupperne. "Tynd" optegnelse i arbejdstidsgruppen 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 hviletid.

Digitale data

Anvendes der ikke førerkort under afholdelse af det ugentlige hvil, undersøges det, hvornår den kørsel, der starter beregningsperioden, er afsluttet, og hvornår føreren aktiverer takografen på ny. Det lægges herefter som udgangspunkt til grund, at føreren i denne periode har afholdt hvil. Dog bør man være opmærksom på, om der er optegnet kørsel i takografen.

Anvendes der førerkort under afholdelse af det ugentlige hvil, aflæses hviletiden. Hviletiden aflæses som den tid, der er registreret som hviletid. Tid registreret som andet arbejde og rådighedstid accepteres ikke som daglig hviletid.

5.7.5. Mulighed for afbrydelse af ugentlig hviletid

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 nødvendigt for føreren at flytte køretøjet i få minutter 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 nærmere i afsnit 5.11 og i [Kommissionens vejledningsnotat nr. 3](#).

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

Med virkning fra den 4. juni 2010 er artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen ændret, idet artikel 8, stk. 6 a, er indsat. Ændringen fremgår af artikel 29 i 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.

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 forudgående 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 seks 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 12 x 24 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 international personbefordringstjeneste, 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 et andet land end det land, hvor kørslen er begyndt.
- Føreren skal efter anvendelse af 12-dages reglen, dvs. ved turens afslutning, tage enten:
 - to regulære ugentlige hviletider af mindst 45 timers varighed, 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 tredje 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 en fører på køretøjet i perioden mellem kl. 22:00 og kl. 06:00 må der kun køres i 3 timer, før der afholdes pause efter reglerne i køre- og hviletidsforordningens artikel 7.

5.7.7. Sanktioner

5.7.7.1. Straf

Der anvendes en generel sanktionstolerance på 5 pct. ved overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Det betyder, at der kun rejses tiltale, hvis overskridelsen af reglerne har været på 5 pct. eller mere.

Regulær ugentlig hviletid (mindst 45 sammenhængende timer) sanktioneres herefter alene når, hviletiden er kortere end 42 timer og 46 minutter. Opmåles den ugentlige hviletid til 42 timer og 45 minutter eller kortere, kan overtrædelsen sanktioneres.

Reduceret ugentlig hviletid (mindst 24 sammenhængende timer) sanktioneres herefter alene når, hviletiden er kortere end 22 timer og 49 minutter. Opmåles den ugentlige hviletid til 22 timer og 48 minutter eller kortere, kan overtrædelsen sanktioneres.

En overskridelse på 5 pct. sanktioneres med 500 kr. til føreren og 1.000 kr. til virksomheden. Herefter sanktioneres overtrædelser med 100 kr. pr. procentvis overskridelse til føreren og med 200 kr. pr. procentvis overskridelse til arbejdsgiveren.

5.7.7.2. Frakendelse af førerretten

Føreren skal frakendes førerretten, hvis den konstaterede hviletid er overskredet med mere end 40 pct.

Førerretten skal frakendes, når den ugentlige hviletid ved:

- Et regulært ugentligt hvil (mindst 45 sammenhængende timer) er på 26 timer og 33 minutter eller mindre,
- Et reduceret ugentligt hvil (mindst 24 sammenhængende timer) er på 14 timer og 9 minutter eller mindre.

Se nærmere vedrørende frakendelse i afsnit 4.1.3.

5.8. Færgereglen – artikel 9, stk. 1

5.8.1. 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 to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

5.8.2. Reglens anvendelse

Et dagligt hvil skal som udgangspunkt altid være sammenhængende og må ikke afbrydes. Som en undtagelse til denne regel kan en fører under visse betingelser afbryde en regulær daglig hviletid, når føreren ledsager et køretøj ombord på færge eller tog. Denne mulighed for at fravige kravet til dagligt hvil betegnes i daglig tale "færgereglen".

Føreren må efter bestemmelsen i artikel 9, stk. 1, højst afbryde hvilet to gange af "andre aktiviteter", og de to afbrydelser må tilsammen maksimalt have en varighed af én time. "Andre aktiviteter" kan være kørsel, andet arbejde eller rådighedstid.

Som det fremgår af definitionen i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra g, er et regulært dagligt hvil ethvert hvil på mindst 11 sammenhængende timer eller et opdelt hvil på mindst 3 sammenhængende timer efterfulgt af et hvil på mindst 9 sammenhængende timer.

Ved anvendelse af færgereglen i forbindelse med en regulær opdelt daglig hviletid er det uden betydning, om afbrydelserne sker i hvilet på 3 timer eller hvilet på 9 timer. Det er også tilladt at afbryde første del af det opdeltte hvil én gang og anden del af det opdeltte hvil én gang. Antallet af afbrydelser (højst to) gælder for den samlede daglige hviletid og ikke for hver del af den regulære daglige hviletid, der tages i to perioder.

"Færgereglen" kan ikke anvendes på et reduceret eller regulært ugehvil.

Det fremgår af bestemmelsen i artikel 9, stk. 1, at føreren skal have adgang til en køje eller liggeplads, hvis "færgereglen" skal anvendes.

Hvis forudsætningerne for anvendelse af "færgereglen" ikke er opfyldt, f.eks. i tilfælde, hvor afbrydelsen er længere end tilladt, kan færgereglen ikke finde anvendelse, og forholdet skal bedømmes efter de almindelige bestemmelser om daglig hviletid. Færgereglen kan dog finde anvendelse, selvom kravet til hvilets længde i artikel 9, stk. 1, ikke er opfyldt.

Der henvises i øvrigt til [Kommissionens vejledningsnotat nr. 6](#) om "færgereglen".

Særligt om "færgereglen" ved flermandsbetjening

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

5.8.3. Beregningsperioden

Beregningsperioden er den samme, som når der skal kontrolleres for et dagligt hvil. Se nærmere herom i afsnittene 5.5.3 og 5.6.3.

5.8.4. Opmålingsmetode

Opmålingsmetoden er den samme, som når der skal kontrolleres for et dagligt hvil, bortset fra at hviletiden på hver side af de lovlige afbrydelser lægges sammen, når det skal kontrolleres, hvor langt hvilet har været. Se nærmere herom i afsnit 5.5.4.

Derudover er det en betingelse, at der højst er sket 2 afbrydelser af hvilet, og at disse tilsammen ikke overstiger 1 time.

Den kørsel, som foretages i forbindelse med de maksimalt to afbrydelser af højst sammenlagt én times varighed, skal som udgangspunkt ikke tælles med som daglig køretid. Det gælder i det tilfælde, hvor føreren indleder et "færgehvil", som samtidig afslutter førerens daglige arbejdsperiode, og følger af, at daglig køretid i henhold til definitionen herfor i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra k, alene omfatter den køretid, der foregår i den daglige arbejdsperiode. Køretiden indgår i stedet i opgørelsen af den ugentlige køretid.

Diagramark

Aflæsningstolerance

Ved opmåling af diagramark anvendes generelt en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at måleunøjagtigheder 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.

Anvendelse af færgereglen kan ikke registreres i den analoge takograf, men føreren kan eventuelt have anført dette på bagsiden af diagramarket.

Digitale data

Hvis køretøjet transporteres med færge eller tog, og føreren vil anvende færgereglen, kan det registreres i den digitale takograf ved anvendelse af færgesymbolet. Der er dog ikke noget krav herom.

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

5.9.1. 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".

5.9.2. 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, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Reglerne for brug af takograf og førerkort, herunder manuel registrering af arbejdstidsgrupper, er nærmere beskrevet i **vejledningens del II**, hvortil der henvises.

Der henvises endvidere til [Kommissionens vejledningsnotat nr. 2](#) om registrering af rejsetid.

5.10. Force-majeure – artikel 12

5.10.1. 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.

5.10.2. Hvornår kan artikel 12 anvendes

Artikel 12 giver mulighed for en fravigelse fra kravet til den maksimalt tilladte daglige køretid og påbegyndelse af rettidig pause/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 ekstraordinære omstændigheder, hvor det uventet under selve transporten bliver umuligt at efterkomme forordningen, dvs. 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.

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 et færdselsuheld, som medfører, at det ikke er muligt at afbryde køretiden og holde pause/hvil, før en egnet holdeplads er nået.

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

Der henvises i øvrigt til [Kommissionens vejledningsnotat nr. 1](#) om ekstraordinær fravigelse fra minimumshviletiden og den maksimale tilladte køretid med henblik på at nå frem til en egnet holdeplads.

5.11. Afbrydelse af pause eller af daglig eller ugentlig hviletid ved påbud om fremkørsel ved terminal, holdeplads eller ved grænseområder

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

I [Kommissionens vejledningsnotat nr. 3](#) er dog angivet visse tilfælde, hvor kontrolmyndighederne bør udvise en vis tolerance, hvis en fører bliver *påbudt at afbryde en pause eller en daglig eller ugentlig hviletid* for at føre et køretøj fremad ved en terminal, en holdeplads eller ved grænseområder.

I vejledningsnotatet nævnes, at der ved en terminal eller en holdeplads pludselig kan opstå en unormal situation eller et nødstilfælde, hvor et køretøj skal flyttes.

Om situationen ved terminaler fremgår det af vejledningsnotatet, at der normalt findes en fører (ansat af terminalen), som om nødvendigt flytter køretøjet. 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.

Det fremgår videre af vejledningsnotatet, at 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, 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 kontrolmyndighederne 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.

5.12. Mulighed for tolerance i køretiden ved særlig kørselstype og anvendelse af digital takograf

Ved de ældre digitale takografer (version 1) er det muligt, at en fører, der foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning, noteres for mere køretid, når der benyttes en digitale takograf, end det ville være tilfældet med en analog takograf.

Problemet med denne forskel i registrering af køretid er kun aktuel i en overgangsperiode, hvor der anvendes både analoge og digitale takografer, der ikke er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, og har hovedsageligt betydning for kørselsforløb, der udføres som lokale fragttaktiviteter.

Det kan oplyses, at digitale takografer, der er typegodkendt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009, er konstrueret, så muligheden for, at den digitale takograf noterer mere køretid ved hyppige stop eller mange stop end den analoge takograf, ikke længere er til stede. Det betyder, at den særlige mulighed for tolerance, der er beskrevet i dette afsnit, efter Færdselsstyrelsens opfattelse alene gælder for køretøjer, der er udstyret med en digital takograf, version 1.

Med henblik på bl.a. at sikre en ligebehandling af førere, uanset om der anvendes en analog takograf eller en digital takograf, version 1, er der mulighed for i overgangsperioden at anvende en særlig tolerance i tilfælde, hvor der er anvendt en digital takograf, 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 takografen kan have registreret for meget køretid, som anført i [Kommissionens vejledningsnotat nr. 4](#) om registrering af køretid ved hjælp af digitale takografer, når førere foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

Som et eksempel på en fragttaktivitet, der indebærer hyppige stop kan nævnes, at et køretøj skal lastes på 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".

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.

En udskrift fra den digitale takograf kan være med til at indikere, at der har været tale om såkaldt "stakit-kørsel", hvor der hele tiden med meget korte tidsintervaller varieres mellem kørsel og andet arbejde.

Hvilken tolerance kan anvendes

Det følger af vejledningsnotatet, at 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.

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 afsnittene 5.1.8. og 5.4.6.

Der vil pr. kørselsperiode kunne gives en tolerance på maksimalt 15 minutter.

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).

Den særlige tolerance kan ikke kumuleres for to perioder på 4 ½ time ved kørsel af mere end 4½ times varighed.

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 tolerancen ikke kan kumuleres ved kørsel i mere end 4½ time. 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.