HÅNDBOG

KØRE- OG HVILETID

VERSION 2.25

INDHOLD

INDLEDNING 5

Forord 5

ANSVAR OG RETTIGHEDER - DISCLAIMER 5

GENERELT OM ARBEJDSTIDSREGLER 5

Arbejdstidsregler for mobile arbejdstagere: 5

GENERELT OM KØRE- OG HVILETIDSREGLER 6

Definitioner og begreber 6

Hvorfor har vi køre- og hviletidsregler? 7

Hvor gælder køre- og hviletidsreglerne? 8

Hvem gælder køre- og hviletidsreglerne for? 8

UNDTAGELSER og OUT-kørsel 13

Undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne. 13

Bemærkninger over EU-undtagelser (Undtagelserne gælder over hele EU) 13

Bemærkninger over de nationale undtagelser 16

Nødvendig tom-kørsel til og fra en undtaget kørsel (OUT-kørsel) 19

Arbejdsdag med omfattet og undtaget kørsel 19

Kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne (efterfulgt af undtaget kørsel (OUT)) 19

Kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne (m. forudgående undtaget kørsel (OUT)) 21

SÆRLIGE REGLER 22

Force Majeure 22

Særlig Force Majeure-regel for at kunne nå hjem mhp afholdelse af et ugehvil 23

Kursusaktivitet 24

Terminalarbejderreglen 24

Færgereglen 24

Eksamenskørsel (tidligere Studenterkørsel) 24

Afbrydelser af pauser og hviletider 24

KØRE- OG HVILETIDSREGLERNE 25

Køretid 25

Daglig køretid 25

Opmålingsmetode, Daglig køretid 25

Ugentlig køretid: 25

Opmålingsmetode, Ugentlig køretid 26

2-Ugers Køretid 26

TungVognsSpecialisten ApS

Opmålingsmetode, 2-ugers køretid 26
Hviletid 26
Daglig Hviletid 26
Daglig hviletid for turistbuschauffører 27
Opmålingsmetode, Daglig hviletid 27
Flermandsbetjening (også kaldet To-mandsture) 28
Opmålingsmetode, Daglig hviletid – flermandsbetjening 28
Færgereglen 29
Ugentlig hviletid 30
Virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde (Return to home) 32
Opmålingsmetode, Ugentlig hviletid 32
12-dagsreglen - turistbuskørsel 32
Opmålingsmetode, Ugentlig hviletid – 12-dages reglen 33
Uafbrudt køretid (pausereglen): 33
Pausereglen for Turistbuschauffører 33
Opmålingsmetode, Pausereglen 34
Rejsetid til og fra et køretøj 34
GENERELT OM BRUGEN AF KONTROLAPPARATER 35
FARTSKRIVEREN – DET ANALOGE KONTROLAPPARAT 35
Hvad optegnes der på diagramarket? 35
Udfyldelse af diagramarket 36
Aflæsning af diagramark 37
Beskadigede eller tilsmudsede diagramark 37
Betjening af fartskriver 38
Manuelle registreringer 38
Registrering af undtaget kørsel 38
Skift af køretøj Og manuelle optegnelser 39
Åbning af fartskriveren 39
Køretøjet skal anvendes af andre 39
Medbringelse af diagramark under kørsel 39
Aflevering af diagramark 40
Opbevaring af diagramark 40
Driftsforstyrrelse, fartskriveren 40
Defekt fartskriver 40
Hvad nu vis? 42

TungVognsSpecialisten ApS

TAKOGRAFEN – DET DIGITALE KONTROLAPPARAT 42
Smarttakografen 43
Betjening af takografen 45
Brugervideoer 45
Manuelle registreringer af tidsgrupper - 24/7/365-registrering 45
Skift af køretøj, manuelle registreringer 46
Skift mellem takograf og analog fartskriver 47
Rejsetid til overtagelse af køretøj 47
Registrering af undtaget kørsel (OUT) 47
Udtagning af førerkort 47
Landekode 47
Kort ud til fyraften, eller? 48
Driftsforstyrrelser, takograf 48
Defekt takograf 48
Defekt førerkort 49
Strømafbrydelse 50
Hvad skal altid medbringes? 50
Overførsel af data fra førerkort 50
Overførsel af data fra takografen 51
PLIGTER 51
Generelt om pligter 51
Alle aktører 52
Dine (førerens) overordnede pligter 52
Arbejdsgiverens og transportvirksomhedens pligter 53
VEJ- OG POLITIKONTROL 54
Generelt om vej- og politikontrol 54
Gode råd 55
Vær fokuseret, Kør bil når du gør det 55
Når du bliver standset 56
Dokumenter der skal medbringes under kørslen (i hovedtræk) 56
VIRKSOMHEDSKONTROLLEN 57
Den Ordinære Virksomhedskontrol 57
Virksomhedskontrollens kontrolbesøg i virksomheden 58
STRAF- OG SANKTIONER 59
Generelt om straf og sanktioner 59

TungVognsSpecialisten ApS

Køre- og hviletidsreglerne, bøde 59
Brugsforskrifterne, bøde 59
Frakendelse af kørekortet, generelt 59
Køre- og hviletidsreglerne, frakendelse 60
Brugsforskrifterne, frakendelse 60
Manipulation 60
Kørsel i udlandet 60
ANDET 60
Yderligere information 60
Myndigheder 60
Organisationer 61
Andre relevante 61
INFORMATION 61
Brug for hjælp? 61
Vigtig information 61
VERSIONERING 62

TungVognsSpecialisten ApS

INDLEDNING

Forord

Denne håndbog er udfærdiget af TungVognsSpecialisten ApS på baggrund af de love og regler og den kendte administration af reglerne, der var gældende på tidspunktet for udarbejdelsen.

Den er skrevet målrettet til chauffører, disponenter, kørselsledere og vognmænd.

De danske myndigheders administration er flere steder berørt i vejledningen.

Det bemærkes, at den danske administration og den danske sanktionspolitik kan være forskellig fra de øvrige EU medlemslandes administration og sanktionspolitik. Den danske administration er således udelukkende gældende i forhold til de danske myndigheder.

Det anbefales, at du sætter sig ind i de øvrige landes administration efter behov og i nødvendigt omfang.

Understregede ord og sætninger i teksten er "links" til det relevante sted i håndbogen.

ANSVAR OG RETTIGHEDER - DISCLAIMER

Det er altid dig og transportvirksomhed, der bærer ansvaret for at love og regler overholdes.

Der henvises til gældende retsforskrifter. I sidste afsnit "Andet" i håndbogen kan du se, hvor retsforskrifterne kan findes.

Udgiver af denne håndbog kan således på ingen måde drages til ansvar for overtrædelser, der begås af chauffører og transportvirksomheder.

Uddrag af Håndbogen kan gengives med tydelig kildeangivelse, læs mere under afsnittet Vigtig Information.

GENERELT OM ARBEJDSTIDSREGLER

Medarbejdere i Danmark er som udgangspunkt altid omfattet af et eller andet arbejdstidsregelsæt. Apotekerassistenten, lagermedarbejderen, kontorassistenten, kassedamen og mange andre er alle omfattet af det vi kalder de almindelige/generelle arbejdstidsregler, som er hjemlet i "Bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn mv."

Når vi taler om førere (lastbilchauffører), der kører kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, gælder arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere/Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransport.

Førere (lastbilchauffører), der kører kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne (OUT-kørsel) efter en national undtagelse gælder arbejdstidsreglerne for mobile arbejdstagere, men køres der f.eks. udelukkende undtaget kørsel (OUT-kørsel) efter en EU-undtagelse gælder de almindelige/generelle arbejdstidsregler.

Arbejdstidsregler for mobile arbejdstagere:

Førere, der udfører kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne eller som kører undtaget kørsel (OUT-kørsel) efter en national undtagelse, skal således - selv om de er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne overholde følgende arbejdstidsregler:

- Der må ikke arbejdes – effektivt - i mere end 6 timer i træk uden en pause

- Hvis den samlede effektive arbejdstid er på mellem 6 og 9 timer, skal der afholdes en pause på mindst 30 minutter
    - Hvis den samlede effektive arbejdstid er på mere end 9 timer, skal der afholdes en pause på mindst 45 minutter
    - Pauserne må deles op i perioder, der dog ikke må være under 15 minutter.
- Den samlede ugentlige effektive arbejdstid må ikke overstige 60 timer. (Gælder dog ikke i.f.m international buskørsel (12-dages reglen) og for rutekørsel)
- Den gennemsnitlige ugentlige effektive arbejdstid over de seneste 6 måneder (transportoverenskomsten), må ikke overstige 48 timer.
- Ved natarbejde – dvs. arbejdes der mellem midnat og kl. 0400 – må den samlede effektive arbejdstid ikke overstige 10 timer.

Ved effektiv arbejdstid forstås i denne forbindelse: køretid og andet arbejde. Kendt rådighedstid og pause/hvil tælles således **ikke** med i opgørelsen over effektiv arbejdstid.

Bemærk: Hvis jeres virksomhed er medlem af transportoverenskomsten mellem 3f og DTL-A eller ATL vil det være muligt for virksomheden – på visse betingelser – at indgå en aftale med en eller flere ansatte godschaufførerom at der kan ses bort fra natarbejdsreglen (den med max 10 timers effektiv arbejdstid i natperioden).

Kontakt din arbejdsgiverorganisation, hvis du/I har spørgsmål til dette.

GENERELT OM KØRE- OG HVILETIDSREGLER

Definitioner og begreber

I køre- og hviletidsreglerne bruges nogle definitioner og begreber, som du bør kende. Du vil støde på dem flere gange i håndbogen. Herunder kan du se de vigtigste af dem og hvad de betyder.

Analogt kontrolapparat er den gamle fartskriver med diagramark/skiver.

Digitalt kontrolapparat er takografen, som i bund og grund er en lille computer og hvor alle data, som førhen blev optegnet på diagramarket nu optegnes og registreres både i takografen og på dit personlige førerkort.

Den intelligente takograf eller SMART Takografen, som den også kaldes - er 2. generation af takografen.

EU-reglerne skal du følge, når du kører i et land, der er medlem af EU samt i Storbritannien, Schweiz, Island, Liechtenstein og i Norge.

AETR-reglerne gælder i de europæiske lande, der ikke er medlem af EU samt i visse lande uden for Europa. Hvis du skal til eller fra eller gennem et AETR land, skal du følge AETR-reglerne. AETR-reglerne er i det store hele identiske med EU-reglerne.

Køretid er den tid fartskriveren eller takografen registrerer som kørsel. Normalt er køretid det samme som rulletid - altså den tid køretøjet bevæger sig. Korte stop (under 120 sekunder) i kørslen fx. standsning for rødt lys bliver også registreret som køretid.

- Daglig køretid er den samlede tid, hvor hjulene ruller mellem to lovlige hvileperioder
- Ugentlig køretid er den samlede tid, hvor hjulene ruller i en kalenderuge.
- 2-ugers køretid er den samlede tid, hvor hjulene ruller i to på hinanden følgende uger,

Hviletid er en sammenhængende og ubrudt tid, hvor du har fri og frit kan disponere over din tid.

- Daglig hviletid er en daglig hvileperiode, der inddeles i regulær daglig hviletid, som også kaldes "det lange hvil" og i reduceret hviletid som kaldes "det kort hvil".
- Ugentlig hviletid er en ugentlig hvileperiode, der inddeles i regulær ugentlig hviletid, som ofte kaldes det "lange ugehvil" og i reduceret ugentlig hviletid, som kaldes det "korte ugehvil".

Andet arbejde er alle andre arbejdsfunktioner end kørsel i bil med kontrolapparat: Fx læsning, aflæsning, passager- og bagagehåndtering, tankning, vask af køretøj, udfyldelse af transportdokumenter, holde øje med gods eller læsning/aflæsning eller lignende. Kørsel i fx firmaets varebil er også andet arbejde. Tid anvendt til kontrol hos myndigheder eller til vejkontrol skal ligeledes anføres som andet arbejde.

Rådighedstid er tid, hvor du ikke laver noget, men skal være klar til at påtage dig arbejde. Det kan fx være medførertid, ventetid ved grænseovergang, ventetid på læs i en grusgrav eller ved en fragtcentral eller når du ledsager et køretøj ombord på en færge eller tog og hvor overfarten ikke er hvil efter færgereglen. Rådighedstid kan man også kalde "passivt arbejde". Rådighedstid kaldes nogle gange også ventetid.

Daglig rådighedstid. Når begrebet "Daglig rådighedstid" bruges i denne håndbog betyder det den tid du har til rådighed fra du møder om morgenen til din arbejdsdag skal være afsluttet (fyraften).

Pause er din fritid. Du må ikke køre bil eller lave andet arbejde. Du kan godt holde pause, mens du har rådighedstid, men kun når du sidder ved siden af som medfører – efter reglerne om flermandsbetjening.

Uge. Når der tales om en uge, menes der en fast kalenderuge, der går fra midnat mellem søndag og mandag til midnat mellem næste søndag og mandag.

Force Majeure er en slags nødretsbestemmelse. Med force Majeure reglen kan du i visse tilfælde og på visse betingelser fravige (overtræde) køre- og hviletidsbestemmelserne - men kun i ganske særlige situationer

Fører. En fører (chauffør) er enhver person, som fører lastbilen eller bussen eller som befinder i lastbilen eller i bussen som en del af dine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre det. Det betyder fx at du som chauffør aldrig kan være passager i virksomhedens lastbil eller bus – du vil altid være fører/medfører.

Flermandsbetjening er den situation, hvor I er to chaufførerer med på **hele** turen. Flermandbetjening kaldes også for "2-mandsture".

Færgereglen er en særlig regel som gør, at du i visse situationer må afbryde dit daglige hvil for at køre ombord og fra borde fra en færge eller et biltog.

Undtaget kørsel også kaldet OUT-kørsel. Er kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne.

Ikke erhvervsmæssig varetransport, er transport, der ikke udføres erhvervsmæssigt og transport for egen regning, hvor der ikke modtages direkte eller indirekte betaling for transporten.

Hvorfor har vi køre- og hviletidsregler?

Køre- og hviletidsreglerne har eksisteret i mere end 30 år og er blevet ændret flere gange i årenes løb.

Køre- og hviletidsreglerne er blevet til på baggrund af, hvad medlemslande i EU kunne blive enige om. Grækerne og Portugisere har måske andre interesser end vi har i f.eks. Danmark og i Sverige.

Hensigten med at indføre køre- og hviletidsreglerne er at:

- **Harmonisere (ensarte) vilkårene for konkurrence indenfor vejtransport**
  Det er tanken, at "rammerne" indenfor vejtransport skal være nogenlunde ens således, at vognmænd og andre transportvirksomheder fra f.eks. Grækenland og Sverige har samme vilkår at arbejde under. Det vil være konkurrenceforvridende, hvis den græske vognmand kunne gennemføre en transport væsentligt hurtigere end den svenske vognmand kunne og dermed gøre transporten billigere end hans svenske kollega.
- **Forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne**
  Hensigten med dette punkt er naturligvis at sikre dig og dine kollegaer nogle rimelige arbejdsvilkår sålede,s at I får den søvn og den fritid som I har behov for og krav på.
- **Færdselssikkerheden**
  Køre- og hviletidsreglerne skal naturligvis også sikre, at der ikke kører trætte chauffører rundt på vejene.

Hvor gælder køre- og hviletidsreglerne?

Der findes to regelsæt.

- EU's forordninger om køre- og hviletid og om brug af kontrolapparater (kaldet EU-reglerne)
- AETR-overenskomsten (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport) (kaldet AETR-reglerne)

EU's køre- og hviletidsregler gælder for dig, som udgangspunkt for al kørsel du kører indenfor EU dvs. Tyskland, Frankrig, Italien, Belgien, Holland, Luxembourg, Danmark, Irland, Grækenland, Spanien, Portugal, Østrig, Finland, Sverige, Tjekkiet, Estland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slovenien, Slovakiet, Rumænien og Bulgarien, samt ved kørsel i Storbritannien (England, Skotland, Wales og Nordirland), Schweiz, Island, Liechtenstein og Norge.

AETR-reglerne gælder i visse andre lande, der **ikke** er medlem af EU – eller Storbritannien, Schweiz, Island, Liechtenstein og Norge.

Hvis du skal til et af disse AETR-lande eller, hvis du på din tur kører gennem et af disse lande skal du følge AETR-reglerne. AETR-reglerne vil i løbet af nogle få år formentligt blive helt identiske med EU-reglerne. AETR-reglerne er derfor, som udgangspunkt ikke nærmere beskrevet i denne håndbog.

Overholder du EU-reglerne overholder du også, som udgangspunkt AETR-reglerne.

Hvem gælder køre- og hviletidsreglerne for?

Køre- og hviletidsreglerne gælder for:

- Køretøjer der anvendes til godstransport på vejene og som har en tilladt totalvægt på mere end 3500 kg. dvs. lastbiler
- Køretøjer med påhængsvogn eller med sættevogn (vogntog), der anvendes til godstransport på vejene og som har en **samlet** tilladt totalvægt på mere end 3500 kg. dvs. personbiler, varebiler og lastbiler med påhængsvogn eller med sættevogn
- Køretøjer der er konstrueret eller permanent indrettet til befordring af 10 personer inkl. føreren eller flere - dvs. minibusser og busser

Det betyder, at køre- og hviletidsreglerne gælder for alle lastbiler med eller uden påhængsvogn eller sættevogn, der er beregnet til godstransport. Reglerne gælder også for varebiler med påhængsvogn eller sættevogn, hvis den samlede tilladte totalvægt er over 3500 kg. og hvis disse er beregnet til godstransport.

Varebiler, der kører international godskørsel, bliver pr. 1. juli 2026 omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne og af reglerne om brug af takograf og førerkort

Reglerne gælder for international kørsel med varebiler:

- med en største tilladte totalvægt på over 2500 kg., men ikke over 3500 kg., hvis
- der udfører godskørsel for fremmed regning eller, hvis
- der udfører godskørsel for egen regning, men hvor transporten (det at udføre transport) er førerens hovedaktivitet.

Bemærk:

Varebiler, der kører fra Danmark til Bornholm – og udelukkende transit gennem Sverige fordi det er den korteste rute - anses IKKE for at være i international kørsel**.**

Vær opmærksom på at visse køre- og hviletidsregler kun gælder for chaufførerer i godstransport, mens andre regler kun gælder for turistbuschaufførerer. Køre- og hviletidsreglerne *kan* altså være lidt forskellige afhængig af, om du er gods- rutebus- eller turistbuschauffør.

EKSEMPEL

En varebil med en tilladt totalvægt på 3500 kg. og med tilkoblet en påhængsvogn med en tilladt totalvægt på 1000 kg. er således, som udgangspunkt omfattet af køre- og hviletidsreglerne, idet den samlede totalvægt er på 4500 kg. og dermed overstiger grænsen på 3500 kg.

EKSEMPEL

En personbil med en tilladt totalvægt på 2205 kg. og med tilkoblet en påhængsvogn med en tilladt totalvægt på 2700 kg. er således, som udgangspunkt omfattet af køre- og hviletidsreglerne, idet den samlede totalvægt er på 4905 kg. og dermed overstiger grænsen på 3500 kg.

Anvendes det viste vogntog erhvervsmæssigt - **er** det omfattet af køre- og hviletidsreglerne og bilen skal være forsynet med takograf og førerkort skal anvendes.

Anvendes vogntoget udelukkende privat er det undtaget.

En minibus, der har 10 siddepladser inkl. førerplads, er omfattet af køre- og hviletidsreglerne **også selv om minibussens tilladte totalvægt er under 3500 kg!**

Formuleringen i reglen betyder så også, at køretøjer f.eks. lastbiler, der er særligt indrettet til andre formål end godstransport eller transport af personer, men som er specialindrettet:

- Bogbus
- Tandlægeklinik
- Særlig målevogn
- Udstillingsvogn
- Betonpumper
- Liftvogn
- Eller lignende

er som udgangspunkt undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Det er en betingelse at køretøjer **ikke kan** anvendes til godstransport.

Efter Færdselsstyrelsens opfattelse er en bjærgningsvogn – som den viste - beregnet til transport af gods, idet den kan transportere et køretøj ophængt i grillen og er dermed som udgangspunkt omfattet af regelsættet – dog kan køretøjet dog være undtaget jf. reglen om **specialkøretøjer til vejhjælp.**

Det er ikke køretøjets registrering til "Særlig anvendelse", der er afgørende for om et køretøj ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, men at det er af afgørende betydning, om køretøjet reelt er beregnet til at kunne medføre gods og faktisk anvendes i overensstemmelse hermed.

Den viste betonpumper kan efter al sandsynlighed ikke anvendes til transport af gods og vil derfor undtaget fra køre- og hviletidsreglerne.

ANBEFALING

Det anbefales, at du bruger denne fortolkning med varsomhed og at du sikrer dig, at din arbejdsgiver har indhentet Færdselsstyrelsens godkendelse, inden du kører uden at bruge fartskriver eller takograf. Tager du eller din arbejdsgiver fejl kan det hurtigt koste dig dit kørekort. Du skal samtidig være opmærksom på, at hvis du er udtaget fra køre- og hviletidsreglerne er du i stedet omfattet af de almindelige arbejdstidsregler eller de særlige arbejdstidsregler for mobile arbejdstagere (chauffører).

Afspærringsvogn (TMA)

Hvis TMA'eren har en ladflade, hvorpå der *kan* befordres gods, en lasteevne, en sættevognsskammel eller en påhængsvognkobling **er** køretøjet omfattet af køre- og hviletidsreglene og takograf og førerkort skal som udgangspunkt anvendes.

Færdselsstyrelsen skriver: "Det er således styrelsens opfattelse, at hvor opsætning, flytning og nedtagning af midlertidigt autoværn indgår direkte i arbejdet med at vedligeholde og kontrollere veje, vil kørslen i forbindelse hermed være undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne.
Foregår opsætningen, flytningen og nedtagningen af det midlertidige autoværn derimod forud for og/eller efter selve arbejdet med at vedligeholde og kontrollere veje, vil kørslen i forbindelse hermed være omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Samme betragtninger gør sig gældende i forbindelse med skilte- og afspærringsvognen".

Anvendes TMA'eren fx som afspærringsvogn ifm. et dækskifte på motorvejen vil kørslen være omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne og takograf og førerkort **skal** anvendes. TMA'eren er ikke et særligt indrettet vejhjælpskøretøj.

Hvis TMA'eren derimod IKKE har en ladflade, ikke har en sættevognskammel eller påhængsvognskobling og det er registreret uden lasteevne, vil køretøjet ikke være beregnet til godstransport og falder således helt uden for køre- og hviletidsreglerne og kan anvendes til alle afspærringsopgaver uden hensyn til køre- og hviletidsreglerne.

Servicebil (mobilt værksted)

Vestre Landsret har i en dom afsagt den 5. april 2023 fastslået, at en servicebil, der hovedsageligt er indrettet som mobilt værksted, er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Retten lægger til grund, at en servicebil transporterer værktøj, reservedele m.v., der bruges ifm. reparation af fx lastbiler, trailere mv. er godstransport. Bilen er således indrettet til godstransport og dermed omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Det forhold, at køretøjet er registreret til særlig anvendelse, er uden betydning i denne forbindelse.

Såfremt bilens tilladte totalvægt (eller vogntogets samlede tilladte totalvægt) ikke overstiger 7,5 tons **kan** køretøjet været undtaget jf. "håndværkerreglen"

UNDTAGELSER OG OUT-KØRSEL

Undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne.

Som du lige har læst ovenfor, er du omfattet af køre- og hviletidsreglerne, hvis du kører i en lastbil, i en bus eller en varebil med tilkoblet påhængsvogn, men ingen regel uden undtagelser siger man. Det gælder naturligvis også for køre- og hviletidsreglerne.

Der er to hovedgrupper af undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne:

- En gruppe undtagelser, der gælder i hele EU. Dem kalder man "EU-undtagelserne"
- En gruppe undtagelser, der **kun gælder ved kørsel i Danmark**. Dem kalder man "De nationale undtagelser". For undtaget transport efter de nationale undtagelser gælder arbejdstidsreglerne for mobile arbejdstagere.

I begge grupper undtagelser skelner man mellem:

- Køretøjer der er **særligt indrettet** til forskellige opgaver. Det kan f.eks. være busser mellem 10 og 17 siddepladser, særlige projektkøretøjer, specialkøretøjer, der er beregnet og særligt indrettet, til transport af penge og værdigenstande, vejhjælp osv.
- Særlige **kørselstyper**. Det kan f.eks. være busser, der benyttes til rutekørsel på korte strækninger, prøvekørsel, køretøjer, der benyttes ifm. kørekortundervisning, landbrug, gartneri, skovbrugs, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender i deres egen virksomhed, indenfor en begrænset radius fra virksomheden osv. Her er køretøjets indretning underordnet.

Særligt om 100 kilometer radiussen også kaldet 100 kilometers zonen:

I flere af de nedenfor anførte undtagelser tales om "inden for en radius af 100 kilometer fra… " du sætter en passer på køretøjets- eller virksomhedens hjemsted og trækken en lige linje på 100 kilometer ud fra hjemstedet (radiussen) og tegner en cirkel rundt om hjemstedet. Med "inden for en radius af 100 kilometer… " menes altså inden for den tegnede cirkel.

Al kørsel inden for denne "100 km-cirkel" er undtaget, **men** hvis du skal uden for denne cirkel gælder køre- og hviletidsreglerne på hele turen og altså også den del af turen der ligger inden for cirklen. Dermed er du også omfattet af registreringspligten for hele arbejdsperioden.

Eksempel:

Du kører vejhjælp linden for cirklen det mest af formiddagen. Til middag får du at vide at du nu skal på en tur der går uden for cirklen. Du sætter straks dit førerkort i takografen og registrere manuelt på kortet, hvad du har lavet inden du satte førerkortet i.

Kørslen inden du satte førerkortet i skal registreres som "Andet arbejde". Din daglige rådighedstid beregnes fra du startede arbejdsperioden/dagens arbejde. Du skal bruge dit førerkort resten af dagen og du er nu begrænset af en daglig rådighedstid på max. 15 timer.

Bemærkninger over EU-undtagelser (Undtagelserne gælder over hele EU)

- **Køretøjer der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km**

    - *Det er et krav at ruten fremtræder som en selvstændig rute i køreplanen o. lign. Den nødvendige kørsel med bussen til- og fra garageanlæg er også omfattet af undtagelsen, dog kun såfremt bussen er uden passagerer. De 50 km. er den kørte strækning fra rutens startsted til rutens slutsted. Hvis to ruter, der hver er på under 50 km. køres i forlængelse af hinanden og har karakter af at være samme rute, så vil ruten være omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne f.eks. hvis passagerne kan køre med samme bus fra A til B og videre fra B til C.*
    - *Særligt vedr. opmåling af rutens længde ved handicap- og specialkørsel. Uanset hvordan dagens kørsel tilrettelægges og uanset antal konkrete kørsler må de samlede kørte kilometer fra første bruger optages til dagens sidste bruger sættes af ikke overstige 50 km.*

- **Køretøjer hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen**

    - *Undtagelsen kan anvendes af køretøjer, der jf. færdselsloven ikke må køre hurtigere end 40 km/t.*

- **Køretøjer der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol**

    - *Bestemmelsen kan kun anvendes af Forsvaret, herunder Hjemmeværnet, Beredskabsstyrelsen, herunder brandvæsenet, politiet og kriminalforsorgen. Det er et krav at køretøjet ejes eller lejes uden fører af en af disse tjenester. Transporten skal ske som led i disse tjenesters funktioner og skal være under deres kontrol.*

- **Køretøjer herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp, i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer**

    - *"Ikke-kommerciel transport af nødhjælp": Undtagelsen kan f.eks. anvendes ved transport af nødhjælp direkte til nødlidende. Der må ikke tages nogen form for vederlag for transporten. Transport af nødhjælp, der transporteres mellem lagre er ikke omfattet af undtagelsen.*
    - *"Katastrofetilfælde og redningsoperationer" er f.eks. tilfælde, hvor der kræves ekstraordinære transporter for at redde liv eller betydelige værdier*

- **Specialkøretøjer der anvendes til lægelige opgaver**

    - *Det er et krav at køretøjet skal være særligt indrettet til løsning af lægelige opgaver. Det kan f.eks. være ambulancer eller køretøjer, der er fast opbygget og indrettet med særligt udsyr til løsning af andre lægelige- eller tandlægelige opgaver*
    - *Undtagelsen kan også anvendes af dyreambulancer, såfremt køretøjet er fast opbygget og indrettet med særligt udstyr til løsning af opgaver, der vedrører dyrs velfærd ifm. akut sygdom eller ulykker.*

- **Specialkøretøjer til vejhjælp indenfor en radius af 100 km fra deres hjemsted**

    - *Undtagelsen kan anvendes af køretøjer, der er godkendt til slæbning eller vejhjælp og kun indenfor en radius af 100 km. fra hjemstedet dvs. ejerens adresse, der fremgår af registreringsattesten. Har en virksomhed flere afdelinger, vil køretøjets normale driftssted (stationeringssted) være køretøjets "hjemsted".*

- **Køretøjer der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug**

- *"Prøvekørsel": Undtagelsen gælder for afprøvning af et køretøj før eller efter teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse. Prøvekørslen skal foretages af en mekaniker eller anden teknisk uddannet person. Prøvekørsel, der foretages af en synsmedarbejder ifm. syn af køretøjet er undtaget, mens til- og frakørsel til synsstedet er omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Kørsel mellem ejerens adresse og værkstedet er omfattet køre- og hviletidsbestemmelserne.*
- *Demonstrationskørsel med et nyt køretøj er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, såfremt køretøjet ikke er registreret. Demonstrationskørslen skal derfor foregå på prøveplader.*
- *"Nye eller ombyggede køretøjer": Det er et krav at køretøjet er nyt og endnu ikke taget i brug eller at køretøjet er ombygget ift. grundmodellen. Køretøjet må ikke være registreret og Prøvekørslen skal foregå på prøveplader.*
    - *Obs…. Uagtet ovenstående kan ansatte i en transportvirksomhed og hvis arbejdsopgaver **ikke** omfatter transport af gods eller passagerer, men f.eks. udelukkende omfatter servicefunktioner (servicemedarbejder) i transportvirksomhed vil kunne føre (tomme) køretøjer til eksempelvis reparation, vask eller vedligeholdelse uden at anvende diagramark eller førerkort.*

- **Køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport**

    - *Undtagelsen kan kun anvendes såfremt køretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt ikke overstiger 7,5 tons.*
    - *Det er endvidere et krav, at der er tale om ikke-erhvervsmæssig varetransport, **altså helt privat transport**. Det kan f.eks. være dit eget flyttegods eller din egen hest. Hvis en rideskole flytter heste er det en del af deres virksomhed og de kan derfor ikke anvende undtagelsen. Musikere kan anvende undtagelsen, hvis de transporterer musikinstrumenter til en koncert, som de ikke får betaling for. Får musikerne betaling for at spille ved en koncert er kørslen omfattet af køre- og hviletidsreglerne, idet kørslen nu er erhvervsmæssig.*

- **Erhvervskøretøjer der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport**
    - *Det er et krav at køretøjet er registreret første gang for mere end 35 år siden og at det kun benyttes lejlighedsvis. Det er endvidere et krav, at køretøjet ikke anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller til erhvervsmæssig godstransport.*

"HÅNDVÆRKERREGLEN"
Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til
- transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv,
- levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde,
inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet og at transporten ikke udføres mod vederlag.

- *"Transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udførelse af sit erhverv": Her er der f.eks. tale om en murer, der har en lastbil med en tilladt totalvægt under 7,5 tons. Mureren medbringer mørtel, mursten, blandemaskiner mv. til dagens arbejde. Det er et krav at det er mureren selv, der køre bilen. En anden murer, der leverer materialer til andre murere, kan ikke anvende undtagelsen.*
- *En automekaniker, der ved hjælp af en påhængsvogn transporterer en bil til reparation på sit værksted vil også kunne anvende undtagelsen*
- *En salgsvogn, der kører rundt til f.eks. lokale markeder, hvor den bliver opstillet og hvorfra der sker salg, vil tilsvarende være undtaget, dog kun hvis føreren også selv er sælgeren.*

- *Desuden er transport af varer, der er fremstillet på en håndværksmæssig måde undtaget – fx en indvendig håndværksmæssig fremstillet trappe, der er på vej ud og skal monteres i et hus.*

BEMÆRK: AT VED UNDTAGET KØRSEL EFTER DISSE EU-UNDTAGLSER – GLÆDER DE GENERELLE ARBEJDSTIDSREGLER.

Bemærkninger over de nationale undtagelser

Listen med bemærkninger over de nationale undtagelser, altså undtagelserne, der gælder kun når du kører i Danmark, samt i visse andre lande, der på tilsvarende vis har implementeret dem i deres nationale lovgivning.

HUSK at arbejdstidsreglerne for mobile arbejdstagere gælder for disse transporter.

- **Køretøjer som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder**
  - *Det er et krav at den offentlige myndighed ejer køretøjet eller har lejet det uden fører.*
  - *Som udgangspunkt er kommunerne omfattet af køre- og hviletidsreglerne på samme vilkår som en almindelig vognmand.*
  - *For at en kommunes kørsel kan være undtaget må kørslen ikke konkurrere med private transportvirksomheder dvs. at hvis en kørselsopgave lige så godt kunne være udført af en privat vognmand **er** kørslen omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Har en transportopgave været i licitation og en kommune har vundet licitationen, kan kommunen ikke anvende undtagelsen.*

- **Køretøjer såsom landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, at udføre godstransport indenfor en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted**
  - *Undtagelsen kan kun anvendes af de nævnte virksomhedstyper, Det er et krav at virksomheden ejer køretøjet eller har lejet det uden fører. Virksomheden må kun transportere egne varer og produkter og kun indenfor en radius af 100 km fra virksomhedens hjemadresse. F.eks. dækker ordet "fiskerivirksomheder" over en virksomhed, der har direkte tilknytning til fiskeriet og f.eks. ikke en fiskeforarbejdningsvirksomhed.*

- **Landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, indenfor en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet**
  - *Der er tale om særligt indrettede landbrugs- og skovbrugstrækkere, der samtidig er beregnet til godstransport.*

- **Køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, til at omdele forsendelser som led i befordringspligten**
  - *"Befordringspligtige virksomheder": Der er tale om virksomheder, der er omfattet af EU direktivet om postfordeling f.eks. Post Nord A/S*

- **Køretøjer, der udelukkende anvendes på øer eller i regioner, der ligger isoleret fra resten af landet, med et areal på højst 2 300 km2, som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer, og som ikke grænser op til en anden medlemsstat".**

  - *Undtagelsen kan f.eks. bruges af førere, der kører på øer, herunder Bornholm, der ikke er forbundet til fastlandet med en bro, en tunnel eller lignende. Undtagelsen kan anvendes, hvis køretøjet udelukkende anvendes på øen mellem to lovlige hvil. Kommer køretøjet dvs. føreren til øen eller forlader øen i løbet af førerens arbejdsperiode vil al kørsel i arbejdsperioden være omfattet af køre- og hviletidsreglerne, herunder også den kørsel, der er kørt på øen!*

- **Køretøjer som anvendes til godstransport indenfor en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 tons**
    - *Undtagelsen kan f.eks. anvendes af førere, der kører køretøjer, der har en tilladt totalvægt på ikke over 7.5 tons og som bruger gas eller elektricitet som brændstof. Kørslen må højst foregå indenfor en radius af 100 km fra køretøjets hjemsted.*

- **Køretøjer der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring**
    - *Undtagelsen omfatter f.eks. kørsel ifm. kørekortundervisning og kørsel i ifm. med chaufføruddannelser.*

- **Køretøjer der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefontjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv-sendere eller –modtagere**
    - *Undtagelsen retter sig generelt mod særlige opgaver, der henvender sig til den danske infrastruktur og områder, hvor samfundshensynet har afgørende betydning.*
    - *"Kloakering": Undtagelsen kan anvendes at førere, der arbejder med akut reparation, spuling, rensning, tømning og lignede af **eksisterende** kloakker og septiktanke f.eks. med slamsugere. Derimod er nyetablering af kloakanlæg ikke omfattet af undtagelsen. Færdselsstyrelsen har fx afgjort at køretøjer der anvendes til "strømpeforing af kloakrør og/eller som "cuttervogn" er undtaget. Tilsvarende er TV-inspektionsvogne, der anvendes til kontrol af eksisterende kloakledninger undtaget.*
    - *"Beskyttelse med oversvømmelse": Der kan være tale om lastbiler, der anvendes til akut reparation af **eksisterende** diger ifm. stormvejr. Derimod er nyetablering af sådanne diger ikke omfattet af undtagelsen.*
    - *"Vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning": Undtagelsen kan anvendes ifm. vedligeholdelse og akut reparation af **eksisterende** vand og gasledningsnet og elforsyningsnettet. Derimod er nyetablering af sådanne anlæg og net ikke omfattet af undtagelsen. Transport af gas og vand er ikke omfattet af undtagelsen.*
    - *"Vedligeholdelse og kontrol af veje" Undtagelsen kan anvendes ifm. vedligeholdelse og reparation af **eksisterende** veje, cykelstier, fortove, pladser, broer, tunneller eller lignende. Kørsel med asfalt, der indgår direkte i udlægningsarbejdet er omfattet af undtagelsen. Grus, der blot læsses af i en bunke til senere brug er ikke omfattet af undtagelsen. Køretøjer, der anvendes til vask og rengøring af færdselstavler, kantpæle og lignende er omfattet af undtagelsen. Vinterføre bekæmpelse er omfattet af undtagelsen. Derimod er nyetablering af nye veje, cykelstier, fortove, pladser, broer, tunneller eller lignende ikke omfattet af undtagelsen.*
    - *"Husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf" Undtagelsen kan bruges ifm. indsamling af husholdningsaffald fra private hjem og hvor indsamlingen sker ved kørsel fra dør til dør eller fra beboelsesejendomme (etageejendomme). Kørsel med affaldscontainere f.eks. haveaffald eller storskrald, kørsel med avis- eller flaskecontainere er ikke omfattet af undtagelsen. Indsamling af affald fra erhvervsvirksomheder er heller ikke omfattet af undtagelsen.*

- **Køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser (registreret som stor personbil), der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring (ikke-erhvervsmæssig personbefordring og rent privat kørsel)**
    - *Undtagelsen kan alene anvendes ifm. privat personbefordring, dog ikke privat personbefordring i forbindelse med institutionskørsel eller kørsel i forbindelse med sportsarrangementer.*

- **Specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr**
    - *Køretøjet skal anvendes til transport af cirkus- og tivoliudstyr. Det kan være et køretøj, hvorpå der er integreret en forlystelse f.eks. en karrusel o. lignende. En almindelig lastbil uden nogen form for særlig indretning er ikke omfattet af undtagelsen.*

- **Specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille**
    - *Her er f.eks. tale om et køretøj, der anvendes som undervisningslokale og når det holder stille. Som eksempel kan nævnes TSUs lastbilsimulator.*

- **Køretøjer der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug**
    - *Undtagelsen kan f.eks. anvendes ifm. indsamling af mælk, hvor der køres fra gård til gård. Undtagelsen kan endvidere anvendes ifm. med returkørsel af restprodukter fra mælkeproduktionen til gårdene, såfremt restprodukterne skal anvendes til foder.*

- **Specialkøretøjer der transporterer penge og/eller værdigenstande**
    - *Her er tale om særlige køretøjer, der er indrettet til værditransporter.*

- **Køretøjer der anvendes til transport af slagteaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum**
    - *Undtagelsen kan anvendes ifm. transport af slagteaffald og dyrekroppe, såfremt affaldet ikke skal bruges til menneskeføde.*

- **Køretøjer der udelukkende anvendes på veje indenfor trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler**
    - *Undtagelsen kan udelukkende anvendes ifm. transporter der foregår indenfor et havneområde eller et jernbaneområde. Området skal være særligt afgrænset af f.eks. et hegn, skiltning eller anden tydelig afmærkning. Den konkrete transport skal starte og slutte indenfor området. Hvis f.eks. en container lastes på en lastbil mht. at blive kørt ud af området vil undtagelsen ikke kunne anvendes. (Intermodale havne betyder havneområder, der er særligt indrettet til omladning af gods fra skibe til andre transportformer eller omvendt).*

- **Køretøjer som anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier indenfor en radius på op til 100 km**
    - *Undtagelsen kan anvendes ifm. transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller til transport af levende dyr fra markeder til lokale slagterier. Det er et krav at transporten foregår indenfor en radius af 100 km. Undtagelsen kan ikke anvendes ifm. transport af levende dyr fra gårde til slagterier.*

- **Køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet**
    - Undtagelsen kan anvendes af fx en entreprenørvirksomhed, der har egne lastbiler/vogntog, hvormed føreren transporterer den entreprenørmaskiner han selv skal bruger. Hvis entreprenørvirksomheden har en decideret fører, der ikke laver andet end at transporterer entreprenørmaskiner, kan denne undtagelse ikke anvendes

- **Køretøjer til levering af færdigblandet beton.**
    - Bestemmelsen finder anvendelse på køretøjer, der leverer færdigblandet beton. Undtagelsen omfatter dermed de særligt indrettede køretøjer, der er udstyret med tromler, som sikrer, at betonen ikke ødelægges under transporten; såkaldte "betonkanoner". Transport af materialer til beton (f.eks. grus, sand og cement), hvor materialerne først blandes til beton på arbejdsstedet, kan efter Færdselsstyrelsens opfattelse ikke ligestilles med levering af færdigblandet beton.

BEMÆRK: AT VED UNDTAGET KØRSEL EFTER DISSE NATIONALE UNDTAGELSER – GLÆDER ARBEJDSTIDSREGLERNE FOR MOBILE ARBEJDSTAGERE (CHAUFFØRER).

Eksamenskørsel og studenterkørsel: læs mere her

Nødvendig tom-kørsel til og fra en undtaget kørsel (OUT-kørsel)

Særligt for så vidt angår kørsel i tom stand ("tomkørsel") til eller fra en transport, som er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at nødvendig "tomkørsel" til og fra en "undtaget-kørsel" **ikke** er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Arbejdsdag med omfattet og undtaget kørsel

Kørsel hvor du indenfor en arbejdsdag både udfører kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne og kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne.

Hvis du indenfor en almindelig arbejdsdag, altså mellem to hvileperioder, udelukkende kører kørsel der er undtaget, er der ingen problemer. Der er ikke krav om, at du skal anvende fartskriveren eller takografen.

Hvis du derimod indenfor din arbejdsdag, mellem de to lovlige hvileperioder, kører kørsel der er omfattet af reglerne **og** kørsel der er undtaget fra reglerne, så **skal** du anvende fartskriver eller takografen hele dagen.

Hvis den kørsel du udfører som undtaget kørsel udføres med et køretøj, hvori der ikke er kontrolapparat f.eks. en varebil, så skal du efterfølgende manuelt registrerer kørslen, som "Andet arbejde" bagpå diagramarket eller manuelt på dit førerkort.

HUSK

Du skal registrere den kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne som "Andet arbejde" enten på diagramarket eller i takografen.

Har du én gang i løbet af en arbejdsdag, mellem to hvileperioder, været omfattet i køre- og hviletidsreglerne, har du pligt til at registrere hvad du laver i hele arbejdsperioden (hele dagen) også de perioder, hvor du f.eks. ikke har en bil til rådighed.

Har du én gang i løbet af en arbejdsdag været omfattet af køre- og hviletidsreglerne, også selv om det kun var i kort tid, så skal du overholde reglen om daglig hviletid.

Har du én gang i løbet af en uge været omfattet af køre- og hviletidsreglerne, også selv om det kun var i kort tid, skal du overholde reglen om ugentlig hviletid. Med andre ord kan du ikke udskyde afholdelse af det ugentlige hvil.

Der er lidt forskel på hvordan køre- og hviletidsreglerne administreres afhængig af om, du udfører undtaget kørsel (OUT) før eller efter den kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne (efterfulgt af undtaget kørsel (OUT))

Når du udfører undtaget kørsel (OUT) **efter** den kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, er du **ikke** begrænset af 13 eller 15 timers daglig rådighedstid.

Overskrider de 13 eller 15 timers rådighedstid, så **skal** du holde et nyt dagligt hvil, inden du igen kører noget kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Vi kalder det, at du kan "skubbe" det daglige hvil foran dig indtil du er færdig med den undtagne kørsel (OUT). Det er dog kun det daglige hvil, du kan "skubbe" foran dig. Du kan altså **ikke** "skubbe" det ugentlige hvil. Se afsnittet om Daglige hviletid.

VIGTIGT

Muligheden med at kunne "skubbe" det daglige hvil foran dig ifm. OUT-kørsel er en ren national dansk særregel og som ikke findes i EU-regelsættet.

Hvis du bruger muligheden, skal du være opmærksom på at hvis du kører til udlandet de næste 56 dage efter du har skubbet et daglige hvil foran dig – risikerer du at få en bøde, idet reglen som sagt ikke findes i et internationale regelsæt.

Bemærk også, at det ikke – heller ikke i Danmark – er tilladt at skubbe ugehvilet foran sig ifm. OUT-kørsel.

EKSEMPEL

Du kører almindelig containerkørsel en formiddag. Du anvender fartskriveren eller takografen som normalt. Om eftermiddagen skal du køre renovationskørsel i et villakvarter, hvor du henter husholdningsaffald fra hus til hus. Denne kørsel er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne og der er derfor ikke krav om, at du skal anvende diagramark eller førerkort.

Vælger du ikke at anvende diagramark eller førerkort, skal du selv registrere den tid du anvender på renovationskørslen som "Andet arbejde" på bagsiden af det ark du anvendte om formiddagen. Hvis den bil du brugte om formiddagen var med takograf, skal du selv indtaste renovationskørslen som "Andet arbejde" i takografen, næste gang du sætter dit førerkort i en takograf.

Hvis den bil du bruger til renovationskørslen, er med takograf og du vælger **ikke** at bruge dit førerkort skal du huske at trykke på "OUT" symbolet i takografen, når du starter og slutter renovationskørslen, da kørslen ellers vil blive registreret i takografen som "Kørsel uden førerkort". Vælger du at bruge dit førerkort under renovationskørslen skal du også trykke på "OUT" symbolet.

HUSK

Hvis du indenfor samme arbejdsperiode (arbejdsdag) både kører indenfor og udenfor køre- og hviletidsreglerne anbefales det, at du alligevel anvender fartskriveren eller takografen. Men at du skriver på bagsiden af arket, at der er tale om kørsel, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne. I takografen kan du trykke på "OUT symbolet" i takografen både før du starter og efter du slutter den kørsel, der er undtaget.

EKSEMPEL

Du kører almindelig godskørsel en dag i januar fra kl. 07 til 17 og du anvender din fartskriver eller din takograf på helt normalvis. Kl. 17 afslutter du dagens arbejde og tager dit ark eller dit førerkort ud og går hjem. Kl. 19 bliver du kaldt på arbejde, fordi du skal salte veje. Saltning er vejvedligeholdelse og der undtaget fra køre- og hviletidsreglerne dvs. at der ikke er krav om at du anvender fartskriver eller takograf imens du salter, men kørslen, skal registreres som "Andet arbejde" på dit ark eller i takografen. Indtastningen i takografen skal senest ske næste gang du sætter dit førerkort i en takograf.

Hvis den bil du bruger til saltningen, er med takograf og du vælger **ikke** at bruge dit førerkort skal du huske at trykke på "OUT" symbolet i takografen, når du starter og slutter saltningen da kørslen ellers vil blive registreret i takografen som "kørsel uden førerkort". Vælger du at bruge dit førerkort under saltningen skal du også trykke på "OUT" symbolet.

Kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne (m. forudgående undtaget kørsel (OUT))

Når du udfører undtaget kørsel (OUT) **før** den kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, er du begrænset af 13 eller 15 timers daglig rådighedstid. Tidsberegningen starter når du møder på arbejde – altså er rådighedstiden inklusive den undtaget kørsel.

EKSEMPEL

Du har holdt et dagligt hvil fra i går til i dag og starter dagens arbejde med undtaget kørsel f.eks. saltning eller snerydning mellem kl. 04:00 og kl. 08:00. Kl. 08 begynder du at køre kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne. Under den undtagne kørsel mellem kl. 04:00 og kl. 08:00 kan du vælge enten at anvende diagramark eller førerkort og trykke på "OUT" symbolet i takografen, som beskrevet under eksempel ovenfor eller du kan vælger ikke at anvende dit førerkort.

Vælger du ikke at anvende dit førerkort **skal** du selv indtaste perioden mellem kl. 04:00 og kl. 08:00 som "Andet arbejde" i takografen og når du sætter dit førerkort i takografen kl. 08. Husk at tidspunkterne kl. 04:00 og kl. 08:00 skal i visse takografer omregnes til UTC tid inden du indtaster dem i takografen.

HUSK

At din "Daglige rådighedstid" på 13 eller 15 timer i dette eksempel tæller fra kl. 04:00

EKSEMPEL

Du har holdt et dagligt hvil fra i går til i dag og du starter dagens arbejde kl. 06:00 med at planlægge dagens rute og med at klargøre de varer du skal have med ud på tur i dag. Kl. 08:00 starter du på din rute. Du kan vælge at anvende diagramark eller at bruge dit førerkort i takografen, mens du planlægger og klargør. Fartskriveren eller takografen skal så stå på "Andet arbejde" mellem kl. 06:00 og 08:00.

Du kan også vælge ikke at anvende diagramark eller førerkort, men når du så kl. 08:00 skal anvende diagramark eller førerkort, så skal du selv registrere perioden mellem kl. 06:00 og kl. 08:00 som "Andet arbejde" enten på bagsiden af arket eller ved at indtaste det manuelt i takografen

HUSK

At din "Daglige rådighedstid" på 13 eller 15 timer i dette eksempel tæller fra kl. 06:00

ANBEFALING

Det anbefales, at du **altid** uanset om det er omfattet eller undtaget kørsel, anvender diagramark eller dit førerkort. Bruger du diagramark skal du bagpå arket anføre, at du har kørt undtaget kørsel fra mellem kl. (xx:xx) og kl. (xx:xx) og husk at det er en god ide at beskrive, hvilken form for kørsel der er tale om: f.eks. snerydning, sugning af kloakker eller lignende. Bruger du takograf skal du huske at trykke på "OUT" symbolet i takografen når du starter og slutter den kørsel, der er undtaget.

SÆRLIGE REGLER

Force Majeure

Force Majeure (fransk ord, der betyder "større kraft") er en helt speciel undtagelsesbestemmelse, en slags nødretsbestemmelse.

Force Majeure reglen kan du benytte, hvis du kommer ud for en helt særlig situation, som du på ingen måde har haft indflydelse på og som du på ingen måde kunne have planlagt dig ud af eller, som du ikke kunne eller burde have forudset ville opstå.

Bestemmelsen siger, at du i en sådan situation kan fravige (tilsidesætte) reglerne om pause, hvil og køretid **for at nå frem til en egnet holdeplads**. Det er en absolut betingelse, at det skal være foreneligt med færdselssikkerheden og det skal være nødvendigt af hensyn til din (føreren), køretøjets eller lastens sikkerhed.

Bruger du Force Majeure reglen og du derved tilsidesætter køre- og hviletidsreglerne, skal du senest ved ankomsten til den egnede holdeplads skrive årsagen på bagsiden af diagramarket eller på et print fra takografen.

BEMÆRK

I bestemmelsen står egnet **holdeplads**. Der står ikke rasteplads med cafeteria og bad eller bestemmelsessted. Det betyder, at det kan være nødvendigt, at du må forlade motorvejen og kører ind i et industriområde eller et lignende egnet sted. Du har altså ikke krav på at kunne fortsætte en time eller to for at komme frem til det sted, du havde planlagt.

Der findes ingen facitliste for Force Majeure regler. Det er en vurderingssag i hver enkelt situation.

EKSEMPLER

1. I har planlagt en tur til Frankrig. Ved Hamburg bliver du forsinket, fordi der er kø på motorvejen. Det burde du forudse kunne ske. Det er derfor ikke Force Majeure.

2. Du bliver overrasket af sneglatte veje i Østrig i januar. Det burde du også kunne forudse. Der er derfor heller ikke Force Majeure. Bliver du derimod overrasket af glatte veje pga. hagl i Spanien i august og du derfor ikke kan nå ind på en rasteplads og holde din pause, kan det være Force Majeure.

3. Du bliver forsinket af et færdselsuheld på motorvejen. Du kan derfor ikke nå frem til det sted, hvor du havde planlagt at holde dit daglige hvil. Hvis du kan holde hvil et andet sted f.eks. på en tidligere rasteplads, i et industriområde eller andet egnet sted, **skal** du gøre det. Du kan derfor ikke anvende Force Majeure reglen til at køre helt frem til det planlagte sted.

*Pas på misbrug eller forkert brug af Force Majeure-regel og brug den med omtanke og **HUSK** at registrere årsagen til at du har anvendt Force Majeure reglen. Anvender du reglen forkert, risikerer du at miste dit kørekort!*

Særlig Force Majeure-regel for at kunne nå hjem mhp afholdelse af et ugehvil

Hvis det er foreneligt med færdselssikkerheden, kan føreren under **ekstraordinære omstændigheder** fravige køre- og hviletidsreglerne ved at overskride den **daglige og ugentlige køretid** med op til én time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde et ugehvil.

BEMÆRK: det er således IKKE tilladt at overskride den maksimale 2-ugers køretid på 90 timer..

Førerne kan på samme betingelser (**ekstraordinære omstændigheder**) overskride den daglige og ugentlige køretid med op til to timer for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde en **regulær ugentlig hviletid**, forudsat at der er afholdt en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart **før** den yderligere kørsel.

Færdselsstyrelsen tillader (gælder kun i Danmark) at forpligtelsen til at afholde det daglige hvil inden for 14 timer efter afslutningen af det foregående hvil på samme måde må skubbes 1 hhv. 2 timer.

Brugen af ovennævnte særlige Force Majeure regel tillader derimod **ikke** at fravige reglerne om afholdelse af ugehvil (6 x 24 timer (eller 12 x 24 timer i.f.m international buskørsel)).

Alle andre regler fx pausereglen skal fortsat overholdes.

HUSK: at den ”ekstraordinære omstændighed” SKAL være en helt særlig situation, som du ikke på nogen måde har haft indflydelse på og som du på ingen måde kunne have planlagt dig ud af eller, som du ikke kunne eller burde have forudset ville opstå.

Føreren skal på diagramark eller på en udskrift fra takografen eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen (den ekstraordinære omstændighed) til fravigelsen senest ved ankomsten til destinationen eller den egnede holdeplads.

Enhver forlængelse af køretiden skal kompenseres med en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet i forlængelse af enhver hviletid inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge."

Kursusaktivitet

Grundlæggende er det sådan, at du **ikke** kan holde hvil samtidigt med at du er på kursus f.eks. chaufføreferuddannelse, farligt gods kursus osv. i weekenden. Er du på kursus i weekenden holder du altså ikke samtidigt weekendhvil.

Terminalarbejderreglen

Som udgangspunkt må du ikke køre køretøjet uden brug af kontrolapparat. Ud over undtaget kørsel (OUT-kørsel) betragter myndighederne i Danmark det som en bagatel, der ikke rejses sigtelse for, hvis et køretøj mellem to almindelige kørselsforløb har kørt op til 10 km uden brug af førerkort. Det er f.eks. terminalarbejderen, der om natten henter køretøjet oppe i rækken, kører det ned til rampen, læsser det af og kører om på den anden side af terminalen og læsser det op og for derefter at kører det tilbage i rækken.

Men… der er et par betingelser, der **skal** overholdes:

- Kørsel skal være foretaget inden på virksomhedens eget areal (inden for hegnet) og ikke ude på den almindelig vej
- Der skal køres med lav hastighed
- Kørslen må ikke være foretaget af en chauffør, men kun af en pladsmand/terminalarbejder eller lignende.

Færgereglen

Se om færgereglen her.

Eksamenskørsel (tidligere Studenterkørsel)

Eksamenskørsel foregår traditionelt med gamle lastbiler eller busser (veterankøretøjer). Veterankøretøjer er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne, dog kun hvis de **ikke** anvendes til erhvervsmæssig kørsel.

Da eksamenskørsel typisk er erhvervsmæssig kørsel, er kørslen derfor omfattet af køre- og hviletidsreglerne og dermed også krav om brug af kontrolapparat. Færdselsstyrelsen har dog tilladt at sådanne veterankøretøjer, der eksempelvis anvendes til eksamenskørsel, forsynes med det gamle analoge kontrolapparat (fartskriveren).

Afbrydelser af pauser og hviletider

En pause eller et hvil kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes – bortset fra ved brug af færge- og/eller togreglen.

Der kan dog under afholdelse af en pause eller et hvil i et køretøj, der holder stille, opstå ganske særlige omstændigheder, der kan gøre det 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.

KØRE- OG HVILETIDSREGLERNE

Køretid

Køretid er den tid fartskriveren eller takografen registrerer som kørsel. Normalt er køretid det samme som rulletid og altså den tid køretøjet bevæger sig. Korte stop (under 120 sekunder) i kørslen f.eks. standsning for rødt lys bliver også registreret som køretid.

Se særlig Force Majeure-regel om overskridelse af daglig og ugentlig køretid for at nå hjem til et ugehvil

Daglig køretid

Du må højst køre i 9 timer.

Dog må du to gange om ugen (kalenderuge) køre i mere end 9 timer, men du må ikke overstige 10 timers køretid. Har du således f.eks. kørt i 9 timer og 20 minutter har du brugt den ene af de 2 gange, du må overstige 9 timers køretid.

Opmålingsmetode, Daglig køretid

Daglig køretid opmåles som den samlede tid, der i kontrolapparatet er registreret som køretid mellem to lovlige hvileperioder.

BEMÆRK

Hvis dit hvil mellem f.eks. mandag og tirsdag bliver for kort (under 7 timer) vil køretiden mandag og tirsdag blive lagt sammen som en samlet daglig køretid

Ugentlig køretid:

Du må højst køre 56 timer i hver kalenderuge.

Du må højst køre 90 timer i to sammenhængende uger f.eks. i uge 1 og 2 eller uge 2 og 3 eller uge 3 og 4

Hvis du udnytter den maksimale ugentlige køretid på 56 timer på en uge, så skal du også være opmærksom på, at din samlede ugentlige arbejdstid ikke må overskride 60 timer ifølge arbejdstidsdirektivet.

En uge (kalenderuge) regnes fra mandag kl. 00:00 til søndag kl. 24:00.

Opmålingsmetode, Ugentlig køretid

Ugentlig køretid opmåles som samlede tid, der i kontrolapparatet er registreret som køretid i en kalenderuge.

2-Ugers Køretid

2-ugers køretid er den samlede tid, hvor hjulene ruller i to på hinanden i følgende uger f.eks. uge 1 og 2 eller uge 2 og 3 eller uge 3 og 4. Den samlede køretid på to uger må ikke overstige 90 timer.

Det betyder, at hvis du skal køre meget f.eks. 56 timer i uge 10, må du højst køre 34 timer i uge i 9 og i uge 11, fordi den samlede køretid i uge 9 og 10 ikke må overstige 90 timer (34 + 56). Tilsvarende gælder for ugerne 10 og 11.

Opmålingsmetode, 2-ugers køretid

Ugentlig køretid opmåles som den samlede tid, der i kontrolapparatet er registreret som køretid i 2 på hinanden følgende kalenderuger.

Hviletid

Hviletid er en sammenhængende og ubrudt tid, hvor du har fri og frit kan disponere over din tid. Holder du hviletid, må du heller ikke lave "Andet arbejde" eller være til rådighed.

De daglige hviletider (det regulære og det reducerede hvil) og det reducerede ugehvil må holdes i køretøjet, hvis dette er forsynet med passende sovefaciliteter til hver fører og køretøjet holder stille.

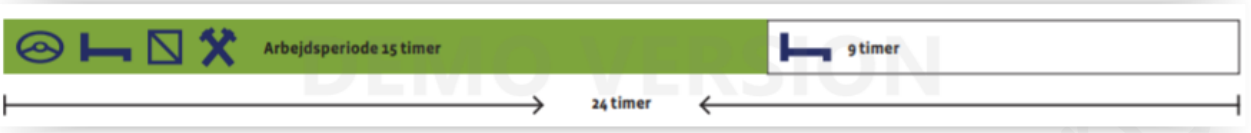
Det regulære ugehvil (det lange 45 timers hvil) må således **ikke** afholdes i køretøjet!

Daglig Hviletid

Reglerne arbejder med to forskellige former for hvil:

- Det regulære daglige hvil er et dagligt hvil på mindst 11 timer. Du har dog mulighed for at opdele det regulære hvil (opdelt dagligt hvil) i et hvil på mindst 3 timer efterfulgt af et hvil senere på døgnet på mindst 9 timer. Der må ikke byttes om på rækkefølgen. Det regulære daglige hvil kaldes også i denne håndbog for "det lange hvil".

- Det reducerede daglige hvil er et hvil på mindre end 11 timer, men ikke under 9 timers samlet hvil. Dette hvil kaldes også i denne håndbog for "det korte hvil"



Som hovedregel skal du afholde et regulært dagligt hvil (det lange hvil - 11 timer) eller et opdelt dagligt hvil (3 + 9 timer). Det daglige hvil **skal** være afsluttet inden for 24 timer efter at din arbejdsdag er startet. Starter din arbejdsdag f.eks. en tirsdag kl. 05:00 så skal du altså have afsluttet dit daglige hvil inden onsdag morgen kl.05:00.

Tre gange om ugen (læs: mellem to ugehvil) må du holde et reduceret dagligt hvil, der er kortere end 11 timer. Men aldrig kortere end 9 timer.

Daglig hviletid for turistbuschauffører

Forudsat at trafiksikkerheden og førerens arbejdsvilkår ikke bringes i fare, kan en turistbuschauffør, som udfører turistbuskørsel af en varighed på mindst seks sammenhængende dage (mindst 144 klokketimer) tage den daglige hviletid én gang inden for højst 25 timer – dog kun hvis den samlede køretid på dagen ikke har oversteget syv timer.

På samme betingelser kan denne undtagelse benyttes to gange i forbindelse med turistbuskørsel af en varighed på mindst otte sammenhængende dage (mindst192 klokketimer)

Man kan altså forlænge 24-timers perioden en gang til 25 timer i en 6 dages periode og man kan forlænge 24-timers perioden 2 gange til 25 timer i en 8 dages periode.

Forlængelsen kan kun avendes ifm, enmandsbetjent turistbuskørsel, der gennemføres efter 12-dages reglen.

Anvendelse af forlængelsen må IKKE resultere i overtrædelse af arbejdstidsreglerne.

Som dokumentation ifm. vejkontroller for at du aktuelt udfører turistbuskørsel skal du medbringe et kontrolblad (EU-kontroldokument). Kontroldokumentet kan være fysiske eller elektronisk og skal dække de 28 foregående dage – og fra 1. januar 2025 skal de dække de foregående 56 dage.

Hvis/når din takograf kan registrere, at du udfører turistbuskørsel, skal du IKKE medbringe kontroldokumentet.

Opmålingsmetode, Daglig hviletid

Du starter på arbejde mandag morgen kl. 06:00 efter at have holdt weekendfri. Indenfor de følgende 24 timer (altså fra mandag morgen kl. 06:00 til tirsdag morgen kl. 06:00) skal der være afholdt et hvil på 11 eller 9 sammenhængende timer.

Hver gang der er fundet en 11 eller 9 timers hvileperiode, starter næste opmålingsperiode, når du **starter arbejdet** efter hvilet.

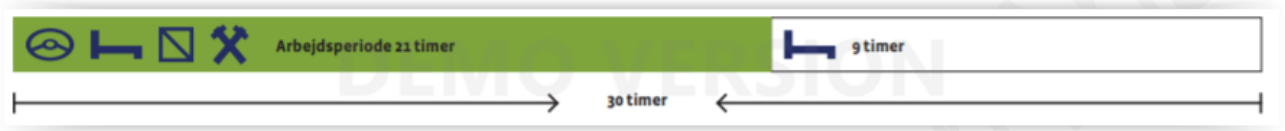
Udløber 24 timers perioden midt i en aktivitet, der ikke er hvil, starter næste opmålingsperiode straks.

Flermandsbetjening (også kaldet To-mandsture)

Hvis du er alene på turen, har du en maksimal "Daglig rådighedstid" på 13 eller 15 timer om dagen afhængig af om du den pågældende dag skal holde et regulært dagligt hvil (11 timer) eller et reduceret (9 timer) dagligt hvil.

"Daglig rådighedstid" i denne forbindelse er det tiden fra du starter dit arbejde om morgenen eller starter arbejdet efter et dagligt hvil og indtil du skal afslutte din arbejdsdag.

MEN… er I to mand (førere) på turen og kører efter reglerne om flermandsbetjening. Så skal I holde et dagligt hvil på mindst 9 timer indenfor 30 timer, efter I er startet på dagens arbejde. Dvs. at I nu har en "Daglig rådighedstid" på 21 timer. Indenfor de 21 timer må hver mand køre 9 timer. To gange om ugen må hver mand dog køre op til 10 timer.



De andre regler f.eks. pausereglen, maksimalt 56 timers kørsel om ugen, maksimalt 90 timers kørsel på to uger og ugehvilet gælder stadig **for hver mand**!

Når I kører efter reglerne om "Flermandsbetjening" *kan* du holde din 45 minutters pause, mens du sidder ved siden af – forudsat at du i din pause - ikke assisterer føreren. Dog – er det den pgl. fører selv, der bestemmer, om han ønsker at afholde sin pause i et køretøj i bevægelse eller, om han vil holde pausen uden for køretøjet.

En betingelse for at du og din kollega kan anvende reglen om flermandsbetjening er at I begge er med på turen fra start til slut. Der er dog en enkelt lille undtagelse. Den første time og **kun** den første time, af turen er det OK, at den ene chauffør er alene i bilen – timen begynder, når den første chauffør aktiverer kontrolapparatet – altså begynder sit arbejde, **men** den anden chauffør **skal** være med på resten af turen og helt til turen slutter og det gør den først når I påbegynder et nyt dagligt hvil på mindst 9 timer.

OBS: I Danmark – og kun i Danmark – forstås den første time som den første køretime – og ikke som den første klokketime. Den første køretime kan således godt strække sig over flere klokketimer.

EKSEMPEL

Du kører lastbilen fra vognmandens adresse og ud til terminalen, hvor den bliver læsset. På terminalen møder du din kollega. Din kollega **skal** begynde at bruge fartskriveren eller takografen senest en time efter du har kørt lastbilen første gang (hjulene ruller). Hvis han ikke gør det, kan I **ikke** bruge reglen om flermandsbetjening og dvs. at I skal holde jeres næste daglige hvil på enten 11 eller 9 timer indenfor 24 timers perioden.

Bruger I reglen om flermandsbetjening og det i forbindelse med en kontrol bliver konstateret, at din kollega først er startet to timer efter du selv er startet, kan der være tale om en alvorlig overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, der nemt kan komme til at koste både dig og din kollega kørekortet!

Opmålingsmetode, Daglig hviletid – flermandsbetjening

Du og din kollega starter på arbejde mandag morgen kl. 06:00 og efter at i har holdt weekendfri. Indenfor de følgende 30 timer (altså fra mandag morgen kl. 06:00 til tirsdag kl. 12:00) skal der være afholdt et hvil på mindst 9 sammenhængende timer.

Hver gang der er fundet en 9 timers hvileperiode, starter næste opmålingsperiode, når I **starter arbejdet** efter hvilet.

Udløber 30 timers perioden midt i en aktivitet, der ikke er hvil, starter næste opmålingsperiode straks.

Færgereglen

Som udgangspunkt må du ikke afbryde dine hvil, men… hvis du følger dit køretøj ombord på en færge eller et tog, må du afbryde dine hvil i.f.m. med ombord kørsel og kørsel fra borde.

Afbrydelsen på kun være to gange og en gang i forbindelse med ombord kørsel og en gang i forbindelse med frakørsel.

De to afbrydelser må til sammen højst være 60 minutter. Uagtet at man bruger tid på ombord kørsel og frakørslen må hvilet ikke derved reduceres. Dit hvil skal altså stadig være på mindst 11 timer og afslutningen af hvilet skal stadig være inden for 24 timers perioden. Bruger du således en time på de to afbrydelser har du kun 12 rådighedstimer denne dag (24 timer - minus 11 timers hvil, minus 1 times afbrydelse).

Færgereglen må kun bruges både på det regulære daglige hvil, altså 11 timers hvilet og på det reducerede daglige hvil, eller på det opdelte regulære hvil på 3 + 9 timer og på det reducerede ugehvil. Færgereglen kan også anvendes på det regulære ugehvil – dog kun, hvis togturen eller færgeoverfarten – efter planen - varer mere end 8 timer.

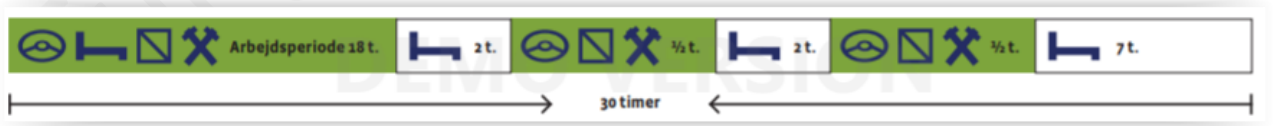
Hvis færgereglen anvendes i.f.m det regulære ugehvil, må hvilet IKKE afholdes i køretøjet, men det er et krav, at føreren har stillet en passende kønsvenlig indkvartering til rådighed med passende sovefaciliteter og sanitære faciliteter under hele overfarten.

OBS

Hvis den samlede afbrydelse overstiger 60 minutter, vil færgereglen ikke kunne anvendes.

*Du k*an desuden **kun** bruge færgereglen, hvis du har en køje eller egen liggeplads til rådighed på færgen eller toget.

Du kan også anvende færgereglen under Flermandsbetjening, i.f.m afholdelse af en hviletid som ovenfor beskrevet.



Ønsker at anvende færgeregel SKAL du markere afbrydelserne på diagramarket. Bag på arket bør du skrive "færgeregel" og hvor du har sejlet fra og til. I takografen SKAL du indtaste færgesymbolet, når du holder på færgedækket.

Hvis du ikke registrere overfarten med færgesymbolet, kan du ikke påråbe dig retten til at bruge "færgereglen"

Tanken med bestemmelsen er, at du ankommer til en færgehavn, hvor du påbegynder et regulært dagligt hvil. På et tidspunkt i hvilet, kører du ombord på færgen eller toget og hvorefter du fortsætter dit hvil. Senere kører du fra borde igen og kører til en p-plads, hvor du igen fortsætter hvilet indtil dette afsluttes og du starter en ny arbejdsdag.

Nødvendig afbrydelse ifm. kørsel fra borde f.eks. toldbehandling mv. betragtes som en afbrydelse.

Ugentlig hviletid

Som udgangspunkt skal du have et ugentligt hvil på mindst 45 timer (det lange ugehvil) i hver uge (kalenderuge).

Dog må du i hver anden uge "nøjes med" at holde et reduceret ugentligt hvil, der er mindre end 45 timer, men det skal være på mindst 24 timer.

Hvis du **udfører international godstransport**, uden for Danmarks grænser, må du afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at du i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

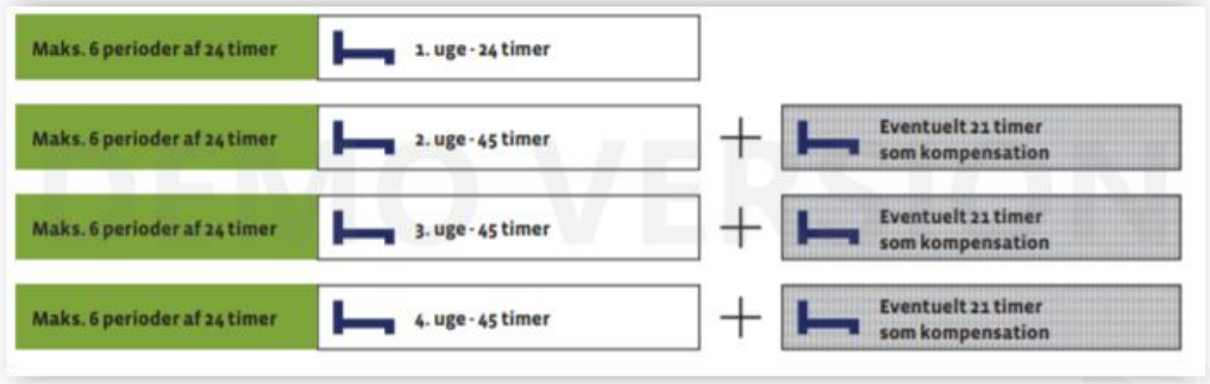
Det anses for at udføre international transport, hvor du starter to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for Danmarks grænser og udenfor dit bopælsland.

Enhver reduktion i den ugentlige hviletid skal kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Hvor der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med skal du umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider.

Du skal indlede dit næste ugentlige hvil senest efter 6 x 24 timer (6 døgn = 144 timer) fra du påbegyndte arbejder efter forrige ugentlige hvil.

Hvis du holder mindre end 45 timers hvil, så "skylder du" og så skal du "betale det tilbage" senest efter tre uger.



Det skal du gøre ved at du forlænger et dagligt hvil eller et nyt ugentlig hvil med det, som du "skylder". Du skal "betale tilbage" samlet dvs. at du ikke kan dele tilbagebetalingen i flere dele.

Inden for to uger kan du enten holde to ugentlige hvil af mindst 45 timers varighed, eller du kan holde mindst 45 timers hvil i den ene uge og mindst 24 timers hvil i den anden uge. Du må ikke **kun** holde to reducerede (korte) ugehvil i træk.

Hvis du holder ugehvilet hen over et ugeskift, så kan du selv vælge i hvilken uge hvilet skal gælde. Du kan selvfølgelig ikke bruge hvilet i begge uger.

Hvis du både kører kørsel der er omfattet af kører- og hviletidsreglerne og kørsel der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne (OUT) og blot én gang i løbet af ugen har kørt en kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne "fanger bordet" og du skal afholde dit ugentlige hvil som anført ovenfor.

Har du f.eks. kørt almindelig godskørsel om mandagen og kørt saltning eller snerydning resten af ugen skal du afholde det ugentlige hvil. Du kan altså ikke "skubbe" det ugentlige hvil, som du kan med det daglige hvil.

BEMÆRK

Når du holder ugehvil, må du **ikke** arbejde for en arbejdsgiver – heller ikke for en anden arbejdsgiver end din normale arbejdsgiver. Du kan ikke både holde ugehvil og samtidigt være på arbejde – det giver næsten sig selv. Du må altså ikke køre autohjælp, arbejde på et lager, sælge øl og pøler i grillbaren, samle klemmer på fabrikken eller lignende samtidigt med at du afholder ugehvil. Du må end ikke afsone samfundstjeneste, mens du afholder ugehvil.

Ovenstående gælder dog ikke, hvis aktiviteten er en **ren fritidsaktivitet**, Du må således godt være svømme- eller fodboldtræner og lignende i idrætsforeningen, mens du afholder ugehvil.

De daglige hviletider (det regulære og det reducerede daglige hvil) og det reducerede ugehvil må holdes i køretøjet, hvis dette er forsynet med passende sovefaciliteter til hver fører og køretøjet holder stille.

Det regulære ugehvil (det lange 45-timers hvil) og ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for et tidligere reducerede ugentlige hvil, må således **ikke** afholdes i køretøjet, men skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold.

Kontrolmyndigheder må IKKE kræve, at føreren medbringer dokumentation for, at det regulære ugehvil er afholdt uden for køretøjet.

Alle omkostninger til ovenstående indkvartering skal afholdes af virksomheden.

Virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde (Return to home)

Transportvirksomheder skal tilrettelægge førernes arbejde, således at førerne kan (læs: har mulighed for) vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren sædvanligvis er baseret, og hvor førerens regulære ugentlige hviletid begynder i Danmark eller tilbage til førernes bopæl indenfor hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentligt hviletid.

Hvor føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider tilrettelægger transportvirksomheden imidlertid førerens arbejde således, at føreren kan vende tilbage inden starten på den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation.

Virksomheden skal dokumentere, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og skal opbevare dokumentationen i sine lokaler med henblik på at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder."

Virksomheden og medarbejderen kan **IKKE** aftale sig ud af virksomhedens forpligtelse til at tilrettelægge førernes mulighed for "Return to home"

Transportvirksomheden skal således kunne dokumentere, at de har givet førerne **mulighed** for at vende hjem enten til virksomhedens adresse eller til førerens egen bopæl. Det er ikke et krav at føreren rent faktisk har benyttet sig af muligheden. Førerne kan selv vælge om han vil hjem til virksomhedens adresse eller om han vil hjem til sin bopæl.

Transportvirksomheden skal betale førerens rejseomkostninger – dog ikke hvis førerne afslutter arbejdsperioden på virksomhedens adresse, men derfra ønsker at rejse hjem til sin egen bopæl fx i Polen.

Opmålingsmetode, Ugentlig hviletid

Du starter på arbejde mandag morgen kl. 06:00 efter at have holdt weekendfri. Senest efter 6 hele døgn (svarende til 144 timer efter du er startet arbejdet) skal du påbegynde næste ugehvil. Der er ikke krav om at ugehvilet skal ligge i en weekend. Det kan lige så godt ligge f.eks. onsdag til torsdag.

Hvis du overholder reglerne om ugehvil kan og må du gerne indskyde et ekstra ugehvil på 24 timer. Et sådant indskudt ugehvil afbryder optællingen af det 6 døgn og optællingen starter forfra.

Når du starter arbejdet efter et ugehvil, starter næste opmålingsperiode forfra.

12-dagsreglen - turistbuskørsel

12-dages reglen kan nu også anvendes ifm. national turistbuskørsel, men er begrænset til turistbuskørsel.

Som nævnt ovenfor skal du påbegynde dit ugehvil senest efter 6 døgn, men hvis du kører turistbuskørsel, har du mulighed for at udskyde afholdelse af ugehvilet i op til 12 døgn. Der er dog nogle betingelser du skal overholde:

- De 12 døgn beregnes fra du startede arbejdet efter dit sidste regulære ugehvil dvs. det lange 45 timers hvil.
- Når du slutter turen, skal du holde to regulære (90 timers) ugehvil i træk eller et regulært 45 timers ugehvil og et reduceret, mellem 24 og 45 timers ugehvil i træk. Hvis du holder mindre end 90 timers hvil, så "skylder" du og så skal du "betale det tilbage" senest efter tre uger.

Derudover er der nogle yderligere betingelser, du skal overholde:

- Bussen **skal** være forsynet med takograf (digitalt kontrolapparat)
- Hvis kørslen foregår om natten (mellem kl. 22:00 og 06:00) skal bussen være dobbeltbemandet (2 chauffører) Hvis bussen **ikke** er dobbeltbemandet i dette tidsrum, reduceres de 4,5 timers kørsel til 3 timer. Dvs. at du så skal holde din 45 minutters pause efter tre timers kørsel.

Opmålingsmetode, Ugentlig hviletid – 12-dages reglen

Du starter på arbejde mandag morgen kl. 06:00 efter at have holdt weekendfri. Senest efter 12 hele døgn (svarende til 720 timer efter du er startet arbejdet) skal du påbegynde næste ugehvil. Der er ikke krav om at ugehvilet skal ligge i en weekend. Det kan lige så godt ligge f.eks. onsdag til torsdag.

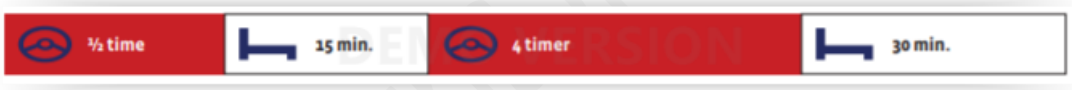
Når du starter arbejdet efter et ugehvil, starter næste opmålingsperiode forfra.

Pause er en periode, hvor du holder pause i dagens arbejde og som er beregnet til rekreation for dig. Du må altså ikke køre eller lave andet arbejde i perioden.

Uafbrudt køretid (pausereglen):

Du må højst køre 4 timer og 30 minutter uden en pause dvs. at hjulene har rullet i 4 timer og 30 minutter. Derefter skal du holde pause i mindst 45 minutter.

Du kan også vælge at dele pausen i to delpauser. Den første delpause skal være på mindst 15 minutter og den næste delpause skal være mindst 30 minutter Du må **IKKE** bytte om på rækkefølgen og **HUSK**, at du ikke må lave "Andet arbejde" i pausen.



Du må selv vælge, hvornår du lægger delpauserne. Sidste pause (30 minutters pausen) skal dog påbegyndes senest når du har kørt i 4 timer og 30 minutter (rulletid).

Første delpause må godt ligge/lægges nogle få minutter efter du er påbegyndt din kørsel. Der er altså ingen krav om, at du først må holde den første delpause efter f.eks. en times kørsel.

Hvis anden delpause ikke er mindst 30 minutter fortsættes indtil der findes en pause, der er lang nok. I stedet for at holde pause, så kan du holde hvil. Et dagligt hvil kan træde i stedet for pausen.

Du kan **kun** holde pause når din kollega kører og du sidder ved siden af, **hvis** I kører efter reglerne om flermandsbetjening.

Pausereglen for Turistbuschauffører

For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer (turistbuschauffører) kan de ovenfor beskrevne pauser erstattes af to pauser på mindst 15 minutter hver.

Det betyder, at en turistbuschauffør – og KUN en turistbuschauffør - kan bytte rundt på delpauserne (30+15) eller fx holde 21+24, 19+26 eller 15+40 minutters pause.

Som dokumentation ifm. vejkontroller for at du aktuelt udfører turistbuskørsel skal du medbringe et kontrolblad (EU-kontroldokument). Kontroldokumentet kan være fysiske eller elektronisk og skal dække de 56 foregående dage.

Hvis/når din takograf kan registrere, at du udfører turistbuskørsel, skal du IKKE medbringe kontroldokumentet.

Opmålingsmetode, Pausereglen

Dit arbejde starter mandag morgen kl. 06:00 efter at have holdt weekendfri og du begynder at køre kl. 07:00. Nu finder du første efterfølgende 45 minutters pause eller 30 minutters pause, hvis du har valgt at opdele pausen.

Fra du begynder at køre kl. 07:00 og frem til **starten** af 45 minutters pausen (eller 30 minutters pausen) må den samlede køretid ikke overstige 4 time og 30 minutter. Småpauser, andet arbejde og rådighedstid tæller som nævnt ikke med i køretiden. Næste opmålingsperiode starter når du begynder at køre igen efter 45 eller 30 minutters pausen.

Delpause: du kan holde den første 15 minutters delpause så snart takografen har registeret kørsel. Kører du f.eks. 2 minutter kl. 07:00 kan du umiddelbart derefter godt afholde første delpause. Du kan altså ikke starte med at holde pause, idet opmålingsperioden først starter når takografen har registreret kørsel.

Rejsetid til og fra et køretøj

Hvis du skal overtage et køretøj et andet sted end hvor du bor eller på din arbejdsgivers adresse eller hans normale forretningssted, så skal rejsetiden registreres enten som andet arbejde eller som rådighedstid.

Derved starter din arbejdsdag, når du påbegynder rejsetiden. Du skal have afholdt et dagligt hvil senest 24 timer efter du påbegyndte rejsetiden.

Hvis du selv kører personbil eller lignende, skal det registreres som "Andet arbejde" og hvis du bliver transporteret skal det registreres som "Rådighedstid".

EKSEMPEL

Du tager toget fra din bopæl til et sted, hvor du overtager et køretøj f.eks. på en terminal, hvor en tidligere chauffør har efterladt det. Det tager f.eks. en halv time. Det skal føres som rådighedstid. **Husk både ud og hjem**

EKSEMPEL

En busvognmand transporterer dig og nogle af dine kollegaer i minibus til Padborg, hvor I skal overtage nogle skibusser og køre dem syd på. Turen fra vognmandens adresse til Padborg skal registreres som rådighedstid. **Husk både ud og hjem**

DEMO VERSION TungVognsSpecialisten ApS

EKSEMPEL

Du kører fra din bopæl i din egen bil til et skiftested, hvor du skal overtaget en bus eller en lastbil. Kørslen fra bopælen til dette skiftested skal registreres som "Andet arbejde". **Husk både ud og hjem**

HUSK

At "Rejsetid" skal også registreres

GENERELT OM BRUGEN AF KONTROLAPPARATER

Du og din arbejdsgiver har et helt overordnet ansvar for at fartskriveren og takografen virker korrekt og at den betjenes korrekt.

Du skal bruge fartskriveren eller takografen og det vil sige diagramark og førerkort fra det øjeblik du overtager køretøjet. Hovedreglen er at du først må tage diagramarket eller førerkort ud ved afslutningen af din arbejdsdag. Der er dog nogle andre situationer, hvor du må tage dit diagramark eller dit førerkort ud f.eks. hvis du skal skifte bil eller, hvis en kollega skal bruge din bil.

Du skal også være opmærksom på, at hvis du bliver transporteret som passager i en af virksomhedens lastbiler eller busser er du pr. definition medfører af lastbilen eller bussen og du skal bruge diagramark eller førerkort.

OBS

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

Transportvirksomheden **skal** kunne dokumentere, at en kørsel uden brug af diagramark eller førerkort skyldes ovennævnte forhold.

FARTSKRIVEREN – DET ANALOGE KONTROLAPPARAT

Fartskriveren er et ur der ud over at registrere tiden, kan registrere hvad chaufføren foretager sig.

Hvad optegnes der på diagramarket?

På diagramarket optegnes der 3 optegnelser:

- Hastighed
- Arbejdsfunktion
- Tilbagelagte kilometer

Hastighed og tilbagelagte kilometer giver sig selv, men hvilke arbejdsfunktioner kan der være tale om:

Diagramarket dækker 24 timer og fartskriveren er konstrueret på en sådan måde, at den drejer arket en hel omgang på nøjagtig 24 timer.

Da fartskriveren er et kontrolapparat, der har til formål, at kunne kontrollere chaufførens køretid, hviletid og øvrige aktiviteter. Så har man forsøgt at gøre det svært og ulovligt for brugeren, at ændre på de optegnede registreringer. Alt adgang til opsætning på fartskriveren, forbindelsen til gearkassen eller elektronisk tilslutningen skal være sikret og plomberet for at forhindre uautoriseret adgang fra føreren eller andre. Hvis man gør det alligevel, så vil man blive frakendt kørekortet.

Fartskriveren er afhængig af nogle signaler om kørslen, der igen kræver, at der er indkodet oplysninger om dækstørrelse eller dækomkreds og om hvor mange impulser, der modsvarer en given strækning.

Da slitage på dæk og fartskriver kan ændre på disse forhold, er det et lovkrav, at fartskriveren skal efterses på et autoriseret fartskriværksted mindst hvert 2. år. Det er køretøjets ejer (transportvirksomheden), der er ansvarlig for at eftersynet bliver udført.

Fartskriværkstedet der udfører 2 års eftersyn, skal sætte en installationsmærkat i fartskriveren eller et andet sted i nærheden af fartskriveren. På denne mærkat kan du se hvornår den sidst har været efterset. Installationsmærkaten placeres typisk i fartskriveren, på dørstolpen, på førersædets sokkel eller i venstre nederste hjørne af forruden.

Udfyldelse af diagramarket

Når diagramarket tages i brug skal følgende udfyldes:

- For- og efternavn. Rækkefølgen bestemmer du selv. Husk at skrive læseligt. Øgenavne f.eks. ”BULLER” må ikke anvendes
- Navn på startsted. Ved national kørsel er det nok at skrive ”DK”
- Startdato
- Registreringsnummer på køretøjet. Vognnumre f.eks. Vg. 12 eller lignende må ikke anvendes
- Kilometerstand ved start

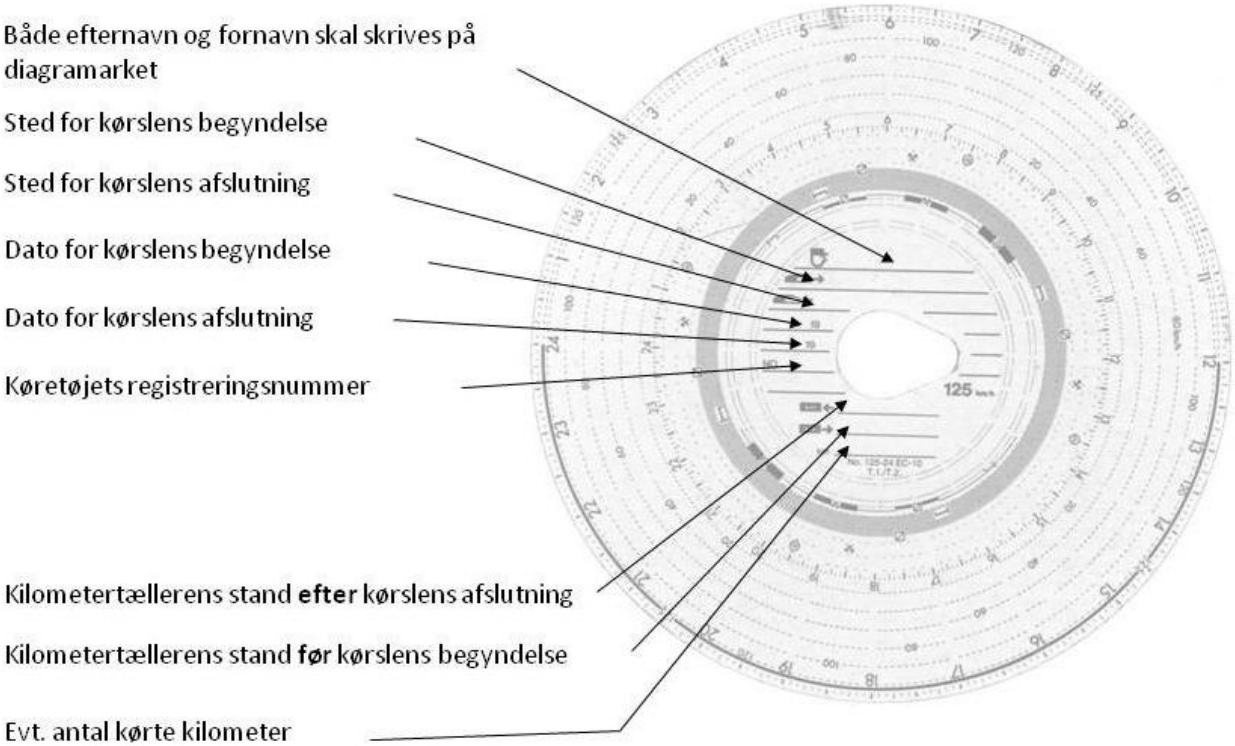
Ved afslutningen på den daglige arbejdsperiode udfyldes følgende:

- Navn på slutsted. Ved national kørsel er det nok at skrive ”DK”
- Slutdato
- Kilometerstand ved afslutning

Der er ikke krav om, at du udregner det kørte antal kilometer.

Pr. 20. august 2020 skal du på bagsiden af diagramarket anføre landekoden for det land du kører ind i efter en grænsepassage.

Du skal standse ved den første muligt holdeplads efter grænsepassagen og registrere landekoden.



Aflæsning af diagramark

På diagramarket optegnes der tre optegnelser:

1. Yderst optegnes hastigheden fra nul og til den maksimale hastighed for speedometeret, typisk 125 km/t.

2. I midten optegnes arbejdsfunktionerne: kørsel, andet arbejde, rådighedstid eller pause/hvil.

3. Inderst mod arkets centrum optegnes der hvor mange kilometer køretøjet har kørt. Kurven der optegnes, svarer til, at der er kørt 5 kilometer fra det lavest aftegnede punkt til det øverste. Det vil sige, at hvis der er optegnet fra laveste punkt til top og tilbage igen, så er der kørt 10 kilometer. På den måde kan man aflæse om det antal kørte kilometer, der aflæses af chaufføren på triptælleren, stemmer overens med det antal kilometer, der er optegnet på arket. Et trænet øje kan godt se om der mangler et par kilometer mellem to diagramark.

Beskadigede eller tilsmudsede diagramark

Som chauffør må du ikke anvende beskadigede eller beskidte diagramark. Hvis arket har ligget et sted, hvor den er blevet ridset, så kan der være fare for, at det kan sløre fartskriverens optegnelser, så må det ikke anvendes. Du er ansvarlig for at optegnelserne på arket kan læses.

Hvis dit ark bliver beskadiget efter, at du har benyttet den, så skal du udfylde et erstatningsark. Hvis det beskadigede ark indeholder kørselsoplysninger, så skal du udfylde, hvilke arbejdsfunktioner du har udført og hvornår på bagsiden af diagramarket. Erstatningsarket medbringes og afleveres sammen med det beskadigede ark.

HUSK

Kør **ALDRIG** på en andens diagramark og sørg for, at ingen andre kører på dit diagramark. Det er en overtrædelse af straffeloven!

Betjening af fartskriver

Som chauffør skal du sørge for at uret i fartskriveren går rigtigt, så det stemmer med den officielle tid i Danmark.

HUSK

Under din daglige arbejdsdag skal du huske at betjene fartskriverens indstillingsknapper, så man kan se om du holder hvil/pause og om du laver andet arbejde eller holder rådighedstid når du holder stille. Når du kører, optegner fartskriveren automatisk kørsel

HUSK

At indstille uret i fartskriveren til sommer eller vintertid.

Hvis du ændrer dækstørrelse på trækakslen, skal der foretages en kalibrering (2-års eftersyn) på fartskriveren. Det er manipulation og kan koste dig dit kørekort at undlade eftersynet.

Manuelle registreringer

Hvis du skal overtage et køretøj et andet sted end på din arbejdsgivers adresse eller hjemme hvor du bor, så gælder rejsetiden til det sted hvor du overtager køretøjet som arbejdstid. Hvis du selv kører f.eks. i din private bil til overtagelsesstedet, så skal det registreres som andet arbejde.
Hvis du bliver kørt af andre eller transporteret med tog, så skal det registreres som rådighedstid. Reglen om registrering af rejsetid gælder både før og efter din arbejdsdag i det køretøj, der kræver brug af fartskriver.

Rejsetid kan føres ved manuelle optegnelser f.eks. med kuglepen bag på diagramarket.

Registrering af undtaget kørsel

Hvis du på samme dag kører almindelig kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne og kørsel, der er undtaget f.eks. snerydning eller saltning, så kan du enten fortsætte med at benytte diagramarket eller du kan tage arket ud når du kører undtaget kørsel. Det medfører så, at du skal optegne den undtagne kørsel som andet arbejde manuelt på bagsiden af arket.

EKSEMPEL

Hvis du har kørt 6 timer som almindelig tjeneste, hvor du har anvendt fartskriver, holder 3 timers hvil og afslutter med at køre snerydning i 6 timer uden at anvende ark, så skal snerydningen registreres som andet arbejde bag på arket. (Husk det mellemliggende hvil skal også registreres bag på arket)

Skift af køretøj Og manuelle optegnelser

Hvis du skifter køretøj flere gangen i løbet af dagen, hvor der går en periode fra du har forladt det ene køretøj til du overtager det næste, så skal du skrive bag på arket, hvad du har lavet i mellemtiden. Hvis du har afholdt pause, så skal du skal du skrive det i skemaet, men hvis du har læsset, losset, tanket eller lignende, så skal det skrives som andet arbejde.

Hvis du i løbet af den daglige arbejdsperiode skifter køretøj mellem flere biler, der anvender fartskriver, så skal du benytte det samme ark, hvis fartskriveren i det nye køretøj anvender samme type ark.

Arket skal afsluttes på normal vis på forsiden for den første kørsel. På bagsiden er der rubrikker, der er forberedt til skift af køretøj.

Du skal her udfylde skiftetidspunkt, registreringsnummeret på det nye køretøj og startkilometer for det nye køretøj og bagefter sætter du arket i den nye fartskriver og kører videre.

Hvis det ikke er muligt eller lovligt at anvende den samme ark i det næste køretøj, så må man skifte ark. Du afslutter det første ark på normal vis og skriver på bagsiden, at du kl. xx:xx har skiftet til registreringsnummer xx xxxxx. På bagsiden af det nye ark skal du skrive registreringsnummeret på det køretøj du tidligere samme dag har kørt i.

Åbning af fartskriveren

Som udgangspunkt må du ikke åbne fartskriveren under den daglige arbejdsperiode. Dog må du godt åbne fartskriveren op til 6 gange dagligt og ingen af gangene må vare mere end 1 minut og kun, hvis det er nødvendigt for at se om der er mere køretid tilbage eller om din pause er lang nok (egenkontrol). Det er naturligvis en forudsætning, at køretøjet holder stille.

Køretøjet skal anvendes af andre

Hvis din bil i løbet af dagen skal anvendes af andre, så må du afslutte dit ark. Hvis du senere samme dag skal benytte samme køretøj, så skal du gøre på samme måde som ved skift af køretøj.

Medbringelse af diagramark under kørsel

Når du kører et køretøj, der er omfattet af reglerne, så skal du medbringe det ark du har i fartskriveren, plus de ark du har anvendt de sidste 28 kalenderdage.

Hvis du kun har kørt på f.eks. 15 ark indenfor de sidste 56 dage, så skal du medbringe de 15 ark.

Hvis du arbejder for flere arbejdsgivere, så skal du medbringe diagramark fra samtlige arbejdsgivere som du har anvendt indenfor de sidste 56 dage.

Hvis du har et førerkort, skal du også medbringe førerkortet sammen med diagramarkene, uanset om du har brugt det eller ej.

Hvis du f.eks. har manuelle registreringer med kuglepen på andre ark eller udskrifter, der dokumenterer kørsel, der er omfattet af reglerne og som ikke er dokumenteret på diagramark eller i førerkortets chip, så skal du også medbringe det.

Aflevering af diagramark

Når diagramarkene og andre manuelle registreringer er mere end 56 dage gamle, skal de snares muligt afleveres til din arbejdsgiver.

Opbevaring af diagramark

Din arbejdsgiver skal opbevare dine ark i mindst 1 år, hvis politiet ønsker at foretage kontrol. Du har ret til en kopi af dine diagramark, hvis du skulle ønske det, så du kan dokumentere din kørsel f.eks. af hensyn til lønafregning eller lignende eller over for en anden arbejdsgiver.

Driftsforstyrrelse, fartskriveren

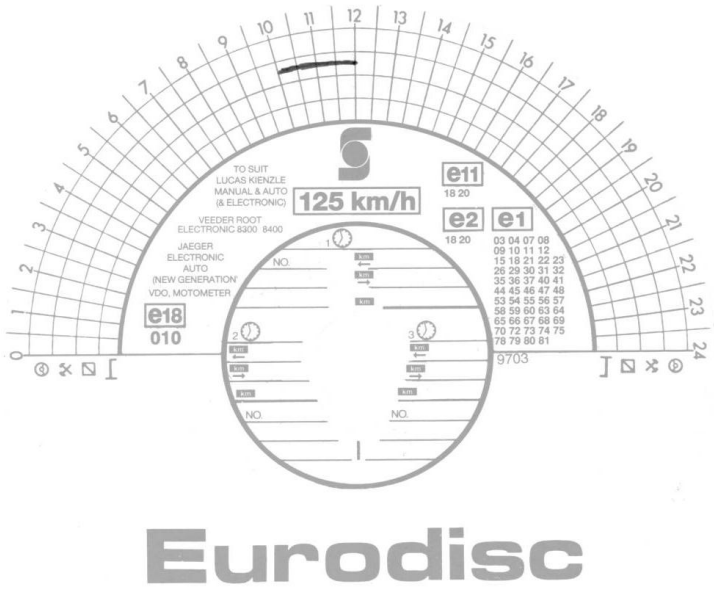
Defekt fartskriver

Går fartskriveren i stykker, mens du er på tur, skal du kontakte din arbejdsgiver, så han kan sørge for at fartskriveren eller takografen bliver repareret snarest muligt.

Hvis fartskriveren eller takografen er i stykker, skal du enten på et diagramark eller på en print (stimmel) fra takografen eller på et andet stykke papir skrive dit:

- Navn
- Kørekortnummer eller førerkortnummer
- Underskrift

Du skal samtidig skrive, hvad du har lavet og hvornår du har lavet det. Du skal altså skrive, at du fra ”klokken det” til ”klokken det” har lavet andet arbejde og fra ”klokken det” til ”klokken det” har du kørt og at du fra ”klokken det” til ”klokken det” har holdt pause eller hvil osv.



Her har chaufføren manuelt optegnet, at han har haft "Andet arbejde" fra kl. 10 til kl. 12.

Diagramarket, strimlen eller papiret du har skrevet på, skal du gemme og medbringe i 56 dage, hvorefter det skal afleveres til din arbejdsgiver præcis som det var et almindelige diagramark.

Dette gælder også, hvis dit førerkort går i stykker. Går dit førerkort i stykker skal du aflevere det til politiet i det land, der har udstedt det og bestille et nyt.

Hvis du taber dit førerkort, skal du også anmelde det til politiet i det land, der har udstedt det.

Stjæles dit førerkort i udlandet skal det naturligvis anmeldes til politiet på det sted, hvor tyveriet er sket samt til politiet i Danmark eller til den myndighed, der har udstedt det.

Du må højst køre i 15 kalenderdage uden førerkort (dog lidt længere, hvis det er for at komme hjem).

Den omstændighed at fartskriveren, takografen eller dit førerkort er gået i stykker fritager dig altså **ikke** for at registrere dine aktiviteter. Det skal du selv gøre manuelt!

ANBEFALING

Det er en rigtig god ide, at du skriver i en spiralkalender eller lignende, hver gang der har været en afvigelse. Det kan være en pause, du er kommet for sent til eller en politimand eller en vejmand, der har bedt dig om at flytte din bil, mens du holdt pause eller hvil eller hvis værkstedet har kørt i din bil uden at have taget dit førerkort ud eller hvis du af én eller anden grund har været nødt til at tage strømmen fra bilen nogle gange i løbet af dagen eller hvad det nu kan være.

Brug af en spiralkalender fritager dig dog ikke for at skrive bag på et diagramark eller bag på en udskrift fra takografen i tilfælde af fejlbetjening af fartskriveren eller takografen, driftsforstyrrelser eller i tilfælde af Force Majeure.

Når dine diagramark eller data fra førerkortet bliver indkaldt til kontrol hos Færdselsstyrelsen og de finder en overtrædelse, bliver du bedt om at redegøre for overtrædelsen. Når du bliver bedt om at svar på det, er det mellem et halvt og et helt år siden det skete. Så har du svært ved at huske, hvad det var der skete den dag og kan du ikke svar på

det, er der meget stor risiko for at du får en bøde. Det er derfor en god ide at skrive det ned i kalenderen med det samme.

Hvad nu vis?

Hvad nu, hvis du kommer til at glemme noget eller hvis du kommer til at gøre noget forkert. Hvad gør du så?

Det absolut vigtigste er, at du husker at registrere det!

Hvis den virksomhed du er ansat i bliver indkaldt til virksomhedskontrol kan der gå mellem 1 og 2 år før du skal svare på "fejlen" og hvem kan huske præcis, hvad der skete den dag for lang tid siden?

Som tidligere nævnt er det en god ide, at du skriver det i en spiralkalender, som du har liggende ved siden af dig i bilen.

Hvis det drejer sig om Force Majeure eller fejlbetjeninger kræver myndighederne, at du skriver det bag på diagramarket eller på en udskrift fra takografen.

Alle kan begå fejl! Men har du gjort dig den ulejlighed at notere det på diagramarket, på et print fra takografen eller i en kalender, som du kan vedlægge som dokumentation, har du vist "den gode vilje" og dermed står du langt stærkere end hvis du ikke havde foretaget dig noget.

TAKOGRAFEN – DET DIGITALE KONTROLAPPARAT

Takografen er et digitalt kontrolapparat, der registrerer alle oplysninger om køretøjets- og chaufførens aktiviteter.

Oplysningerne registreres både i selve takografen og på dit førerkort. Kører du uden førerkort bliver alle data derfor alligevel registreret i takografen.

I takografen lagres oplysninger om køretøjets og chaufførens aktiviteter i 1 år (365 dage). Når datalageret er fyldt, overskrives de ældste dage ved fornyet kørsel.

Førerkortet ligner et dankort eller et kreditkort. Det er forsynet med en chip, hvorpå alle data om dine aktiviteter lagres. Kortet skal kunne rumme oplysninger om din kørsel i mindst 56 dage, men rummer ofte op til 4 måneder. Nå chippen på førerkortet er fuldt, så over skrives de ældste data.

Du må ikke anvendes beskidte eller beskadigede kort.

Du må naturligvis kun køre på dit eget førerkort.

Takografen udvikler sig. Der kommer jævnligt nye takografer med ny teknologi og software, der gør apparatet mere brugervenligt og samtidigt vanskeligere at manipulere med.

Smarttakografen

Smarttakografen - den intelligente takograf eller Generation 2 takografen(G2) som den også kaldes kom på markedet i juni 2019. Generation 2 -version 1 (G2V1)
Samtidigt kom der også de nye G2 takografkort. Hvis dit førerkort er et af de nye G2 kort står der G" i nederste venstre hjørne af dit førerkort.
Hvis du kører international kørsel efter den 21. august 2024, skal dit kontrolapparat være Generation 2 – version 2 (G2V2).

HUSK

Kør aldrig på en andens førerkort og sørg for, at ingen andre kører på dit førerkort

Du skal anvende dit førerkort fra du overtager køretøjet. Førerkortet skal straks sættes i takografen.

Takografen virker ved, at den automatisk registrerer kørsel, når der køres og andet arbejde når køretøjet holder stille. Hvis du ønsker at holde pause eller hvil, så skal du trykke på funktionsknappen ved kortåbning nr. 1 indtil der fremkommer symbolet for en "seng" i displayet. Det symboliserer pause eller hvil.

Hvis du holder stille, men skal være til rådighed, så tastes der frem til symbolet for rådighedstid (firkanten med en diagonal streg). Der registreres automatisk rådighedstid, hvis du sidder ved siden af som medfører og du har sat dit førerkort i takografens medførerpositionen (kortåbning 2).

Nyere takografer kan sættes op til at den automatisk går på pause/hvil, når køretøjet standses og motoren slukkes. For at undgå misforståelser og betjeningsfejl, der i yderste konsekvens kan koste dig dit kørekort, er det vigtigt at alle virksomhedens takografer gør det samme f.eks. går på andet arbejde, når der ikke køres.

Takografen er forbundet til motor eller gearkasse med en elektrisk forbindelse på en sådan måde, at den kan registrere hastighed og det antal kilometer, der bliver kørt.

Da takografen er et kontrolapparat, der har til formål, at kunne kontrollere chaufførens køretid, hviletid og øvrige aktiviteter, har man forsøgt at gøre det svært og ulovligt for brugeren, at ændre på de registreringer som takografen har registreret.

- = Køretid (automatisk ved kørsel)
- = Alle øvrige arbejdstider
- = Disponibel tid (ventetider, passagertid, sovetid mens fører-2 kører)
- = Pauser og hviletider

Alt adgang til opsætning på takografen, forbindelsen til gearkassen eller strøm tilslutningen skal være sikret og plomberet for at forhindre uautoriseret adgang fra føreren eller andre. Hvis man gør det alligevel, så vil man blive frakendt kørekortet!

Reparation og eftersyn må **kun** foretages af et fartskriverværksted, der er autoriseret af Færdselsstyrelsens og arbejdet må kun udføres af en uddannet mekaniker, der er i besiddelse af et værkstedskort (det røde fartskriverkort).

Takografen er afhængig af nogle signaler om kørsel, der igen kræver, at der er indkodet oplysninger om dækstørrelse eller dækomkreds og om hvor mange impulser, der modsvarer en kørt strækning.

Da slitage på dæk kan ændre på disse forhold, er det et lovkrav, at takografen skal efterses på et autoriseret fartskriverværksted mindst hvert 2. år. Det samme gælder hvis der foretages reparation på takografen eller dens forbindelser, hvis takografens UTC-tid har været mere end 20 min. forkert eller køretøjet har skiftet registreringsnummer.

Det er køretøjets ejer, der er ansvarlig for at eftersynet bliver udført.

Fartskriverværkstedet, der monterer takografen, skal sætte et installationsmærkat i nærheden af takografen. Installationsmærkaten placeres typisk på dørstolpen, på førersædets sokkel eller i venstre nederste hjørne af forruden. Ofte er der også oplysninger på installationsmærkaten, om hvilken hastighed køretøjets hastighedsbegrænser er indstillet til.

Eksempel på en installationsmærkat

Hvis du ændrer dækstørrelse på trækakslen, skal der foretages en kalibrering (2-års eftersyn) på takografen. Det er manipulation og kan koste dig dit førerkort at undlade eftersynet.

Betjening af takografen

Brugervideoer

Klik her og os se TVS's videoer om, hvordan du generelt betjener takografen.

Kørsel der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne (undtaget kørsel) kaldes ofte for "OUT". Men hvis du skal udføre kørsel, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, så anbefales det, at du alligevel anvender dit førerkort og taster "OUT" i takografen. Det letter din arbejdsgivers dokumentation, men det er ikke et lovkrav.

Hvis du på den samme dag kører nogle opgaver, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne og nogle opgaver, der er undtaget, så er det lettere at anvende førerkortet fra starten. Ellers skal du bagefter indtaste den undtagne kørsel ved manuelle indtastninger.

Du trykker "OUT" når du påbegynder undtaget kørsel. Du skal "slukke" for "OUT" registreringen når du er færdig med at køre undtaget kørsel. Perioden med "OUT" registrering tæller med i arbejdstiden, men tæller ikke som køretid, hverken med hensyn til daglig køretid eller køretid og pauser jf. 4,5 times reglen.

Manuelle registreringer af tidsgrupper - 24/7/365-registrering

Alt andet arbejde, der ikke automatisk registreres i takografen eller på diagramark, fx undtaget kørsel (OUT-kørsel), af og pålæsning, rengøring af køretøj, kurser, papirarbejde, erhvervsmæssig kørsel i person- eller varebil registreres som andet arbejde. **Rådighedstid**, der ikke automatisk registreres i takografen eller på diagramark fx ventetid, sidde ved siden af i en varebil mv. skal på tilsvarende måde registreres.
Registreringerne skal foretages manuelt enten på et diagramark, en udskrift (print) eller manuelt indtastes i takografen.

Der kan også forekomme andre situationer, hvor du skal indtaste nogle arbejdsfunktioner manuelt. Det kan være du har været ude af køretøjet i løbet af den daglige arbejdsperiode, hvor du har taget dit førerkort ud fordi køretøjet skulle benyttes af andre eller hvis du f.eks. har rejsetid til eller fra et køretøj.

Alle pauser, daglige og ugentlige hvil, årlig ferie og sygeorlov(sygdom) skal registreres i takografen som pause/Hvil.

DET BETYDER AT DU REELT SKAL REGISTRERE ALT - 24/7/365.

EU kommissionen har dog vedtaget at tilbageregistreringspligten er 56 dage bagud.

Alle arbejdsfunktioner, der senere skal indtastes manuelt skal omregnes til UTC-tid. Dansk lokaltid omregnes til UTC-tid ved at fratrække 1 time når vi bruger vintertid og ved at fratrække 2 timer når vi bruger sommertid.

- Dansk sommertid: F.eks. kl. 1200 = kl. 1000 UTC
- Dansk vintertid (dansk normaltid): F.eks. kl. 1200 = kl. 1100 UTC

Alle manuelle indtastninger skal ske i UTC-tid (Universal Time Coordinated).

På visse af den seneste generation af takografer er det dog ikke nødvendigt at du omregner til UTC-tid, idet disse takografer selv omregner fra dansk tid til UTC-tid.

ADVARSEL

Hvis de manuelle indtastninger ikke sker korrekt, er det ukorrekt betjening, der kan koster chaufføren en bøde.

HUSK

At indstille uret i takografen på sommer eller vintertid.

Skift af køretøj, manuelle registreringer

Hvis du skifter køretøj flere gangen i løbet af dagen, hvor der går en periode fra du har forladt det ene køretøj til du overtager det næste, så skal du indtaste manuelle oplysninger i takografen om, hvad du har lavet i mellemtiden. Hvis du har afholdt pause, så skal du indtaste pause/hvil. Men hvis du har læsset, losset, tanket eller lignende, så skal det registreres som andet arbejde.

Hvis du i løbet af den daglige arbejdsperiode skifter køretøj mellem flere biler, der anvender takograf, så foretager du bare kortudlæsning i det første køretøj og kortindlæsning i det næste. Der skal kun laves manuelle indtastninger, hvis der er gået et stykke tid fra du har forladt det første køretøj inden du overtager det næste, idet der ikke må være perioder i løbet af den daglige arbejdsperiode, hvor der ikke er registreringer.

Skift mellem takograf og analog fartskriver

Der er ingen krav om, at der skal skrives oplysninger bag på arket, når man skifter mellem en bil med fartskriver og til en bil med takograf, idet der ikke manuelt kan indlæse oplysninger om registreringsnummer på tidligere benyttet bil med fartskriver i takografen.

Rejsetid til overtagelse af køretøj

Hvis du skal overtage et køretøj et andet sted end på din arbejdsgivers adresse eller hjemme hvor du selv bor, så gælder rejsetiden til det sted, hvor du overtager køretøjet som arbejdstid. Hvis du selv kører f.eks. i din private bil til overtagelsesstedet, så skal det registreres som andet arbejde.

Hvis du derimod bliver transporteret af andre eller transporteret med bus eller tog eller andet, så skal det rejsetiden registreres som rådighedstid. Reglen om registrering af rejsetid gælder både før og efter din arbejdsdag i det køretøj, der kræver brug af fartskriver eller takograf.

HUSK

Rejsetid skal registreres manuelt i takografen.

Registrering af undtaget kørsel (OUT)

Hvis du på samme dag kører både almindelig kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne og kørsel, der er undtaget (OUT) f.eks. snerydning, saltning eller andet OUT-kørsel, **skal** benytte førerkortet hele dagen. Starter du fx dagen med OUT-kørsel og ved fra starten, at du senere skal køre omfattet kørsel – **skal** du bruge takograf og førerkort fra starten – også den del, der er OUT-kørsel
Bruger du ikke førerkort under OUT-kørslen – fordi du ikke ved, at du senere skal køre kørsel der er omfattet, skal du indtaste den undtagne kørsel som andet arbejde i takografen, når du sætter dit førerkort i takografen.

Udtagning af førerkort

Du skal anvende førerkort i hele din daglige arbejdsperiode. Det er ikke tilladt at tage kortet ud med mindre, du skal skifte køretøj eller fordi en kollega skal bruge dit køretøj I takografen kan du se, hvor meget du har kørt over dagen, så det er ikke, som ved diagramark, nødvendigt at udtage førerkortet i løbet af dagen for at kontrollere dette.

Hvis din arbejdsgiver ønsker at downloade dit førerkort i løbet af arbejdsdagen og du af anden årsag bliver nødt til at tage førerkortet ud, så skal du indtaste andet arbejde i takografen og tage et dagsprint, hvorpå du skriver årsagen til, at kortet har været taget ud af takografen.

Landekode

De skal registrere landekoden for det land, hvor du påbegynder og hvor du afslutter din daglige arbejdsperiode. Uanset om takografen hjælper dig med dette eller ej, der det dig, der har ansvaret for at registreringen foretages.

Pr. 2. februar 2022 skal du også registrere landekoden for det land du kører ind i efter en grænsepassage.

Du skal standse ved den første muligt egnede holdeplads efter grænsepassagen og registrere landekoden.

Kort ud til fyraften, eller?

Som omtalt andet sted i denne håndbog skal du anvende førerkortet så længe du har rådighed over køretøjet og det har du i princippet, hvis du overnatter i køretøjet. Derfor skal du som udgangspunkt anvende førerkort når du sover i bilen.

Denne regel håndhæves i flere europæiske lande og det giver bøde, hvis du sover i bilen uden at have dit førerkort isat i takografen.

I Danmark må du dog godt tage dit førerkort ud, når den daglige arbejdsperiode ophører (fyraften), også selv om du sover i bilen.

Vi anbefaler at du tager førerkortet ud til fyraften, hvis du kun kører i Danmark

ANBEFALING

Den "rigtige måde" er at sætte takografen på "hvil" og så tage førerkortet ud. Husk landekoden. Næste morgen sætter du kortet i takografen igen. Husk landekoden. Nogle takografer (de nyere modeller) spørger så, om der er korrekt, at du har holdt "hvil" siden du sidst tog dit førerkort ud.

Svarer du "**ja**" til dette, bliver hele hvilet registreret på dit førerkort som "hvil". Hvis du **ikke** har holdt hvil siden du tog kortet ud, skal du naturligvis svare "**nej**" til spørgsmålet. Andre takografer spørger blot om du har noget du manuelt vil tilføje.

Driftsforstyrrelser, takograf

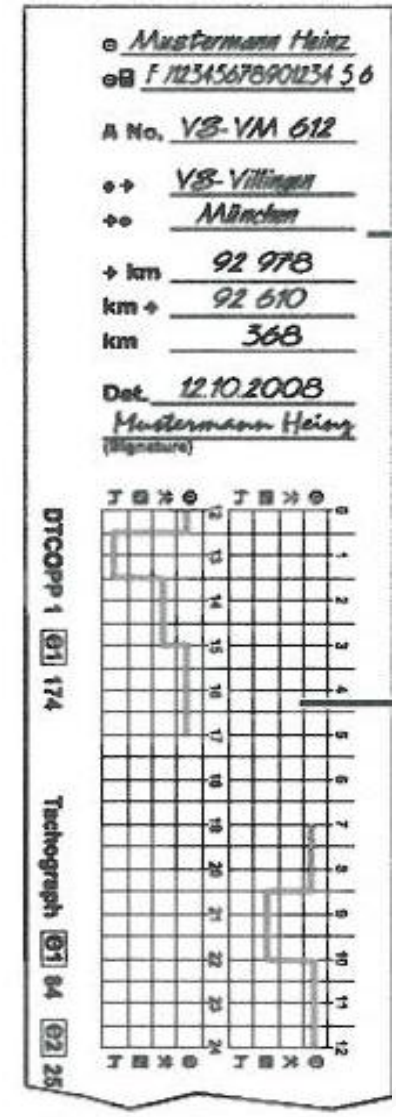
Defekt takograf

Hvis der er opstået en fejl ved takografen, så den ikke længere kan registrere de forskellige arbejdsfunktioner på førerkortet eller i takografen, så skal du manuelt registrere, hvad du har foretaget dig i løbet af dagen. Du kan f.eks. anvende bagsiden af et diagramark eller bagsiden af en takograf strimmel.

På bagsiden af diagramarket eller på bagsiden af papirrullen skal du udover at du registrerer dine arbejdstidsgrupper også skrive dit:

- Navn
- Førerkort nummer eller kørekort nummer
- Underskrift på dette ekstra ark

Dette ekstra ark eller strimmel skal medbringes under kørsel i mindst 56 dage og herefter afleveres til arbejdsgiveren.



Et eksempel på en manuelt udfyldt bagside af papirstrimlen f.eks. ifm. driftsforstyrrelser

Indføring af aktiviteter med hånden

HUSK

Medbring altid en ekstra rulle papir til takografen.

Defekt førerkort

Hvis dit førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller er stjålet eller forsvundet, så kan du undtagelsesvis køre uden at anvende førerkort.

Du skal naturligvis straks ansøge om et nyt førerkort og medbringe kvitteringen.

Inden kørslen påbegyndes skal du printe et dagsprint fra takografen, hvorpå du skal skrive dit navn, dit førerkort- eller kørekortnummer og underskrive dagsprintet.

Tilsvarende skal du **efter** den daglige kørsel igen printe et dagsprint. På dette print skal du igen skrive dit navn, dit førerkort- eller kørekortnummer og underskrift.

Print skal medbringes underkørsel i 56 dage, hvorefter de skal opbevares hjemme i virksomheden i 11 måneder.

Denne metode kan **ikke** anvendes, hvis du har glemt dit førerkort eller hvis dit førerkort er udløbet.

Det er heller **ikke** tilladt at køre på "print" før du har fået dit første førerkort!

Strømafbrydelse

En forudsætning for at takografen virker og betjenes korrekt er, at den er permanent tilsluttet køretøjets strømforsyning.

Det betyder, at du **ikke** må "tage hovedafbryderen", hvis hovedafbryderen samtidigt afbryder strømmen til takografen.

Hvis "strømmen tages" når du er på værksted, er det yderst vigtigt, at du får dokumentation fra værkstedet om, at det er værkstedet, der har frakoblet strømmen ifm. reparationsarbejde.

Hvad skal altid medbringes?

- Det personlige førerkort
- Alle manuelle registreringer og udskrifter for de sidste 56 dage
- Alle anvendte diagramark for de sidste 56 dage

HUSK

Manuelle registreringer, udskrifter og ark skal afleveres til arbejdsgiveren, når de ikke længere skal medbringes i køretøjet.

Overførsel af data fra førerkort

Som chauffør skal du have downloadet digitale data fra dit førerkort mindst hver 21. dag.

Det er din arbejdsgivers ansvar at sørge for download, men du har som chauffør **pligt** til at udlevere dit førerkort til arbejdsgiveren så denne kan downloade det.

Ved download tages der en digital kopi af oplysningerne på dit førerkort. Der slettes ikke oplysninger på førerkortet i forbindelse med download.

Registreringen af din kørsel forsvinder først fra førerkortet, når chippen på førerkortet er fyldt og de ældste dage, der er ældre end 56 dage overskrives.

HUSK

At få downloadet dit gamle førerkort, når du tager et nyt førerkort i brug og hvis dit ansættes forhold ophører.

Overførsel af data fra takografen

Takografen skal downloades mindst hver 2. måned. Der ligger de samme oplysninger om din kørsel i takografen, som på dit førerkort. På samme måde som ved førerkortet tages der en digital kopi ved download af takografen.

Det er din arbejdsgivers ansvar, at takografen bliver downloadet. Takografen skal kunne indeholde oplysninger om alt kørsel, der er foretaget på køretøjet i 1 år.

Din arbejdsgiver skal beholde de digitale filer, der er downloadet fra førerkort og fra takografen i 1 år. Derefter skal dataene slettes.

PLIGTER

Generelt om pligter

Alle og det vil sige, din arbejdsgiver, kørselsplanlæggeren, speditøren og dig selv som chauffør, har en forpligtigelse til at medvirke til, at køre- og hviletidsreglerne overholdes. Særligt du og din arbejdsgiver bærer det store ansvar.

Hvis du ikke gør som du skal, risikerer du store bøder og måske betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet. Hvis du får en ubetinget frakendelse af kørekortet, kan du ikke længere beholde dit job og du bliver fyret. Står du uden kørekort, er det ikke længere muligt for dig, at lave det du godt kan lide og det du er god til. Nemlig at køre lastbil eller bus.

- Hvad skal du så leve af?
- Understøttelse eller kontanthjælp?
- Hvad med huset og bilen, kan du beholde det?

Du sætter meget til, hvis du ikke har styr på køre- og hviletidsreglerne og reglerne om brug af kontrolapparatet!

Din arbejdsgiver risikerer også store bøder, men arbejdsgiveren har måske nemmere ved at betale end du har. Arbejdsgiveren risikerer dog at miste sine vognmandstilladelser, hvis virksomheden gentagne gange eller groft overtræder reglerne..

Færdselsstyrelsen har indført en stikprøvekontrol, hvor styrelsen laver kontrol i de virksomheder, der har fået bøder for overtrædelse af bl.a. køre- og hviletidsreglerne. Kontrollen sker med henblik på at vurdere om virksomhedens vognmandstilladelser skal tilbagekaldes.

Der er mange gode grunde til at **alle** gør deres bedste for at leve op til køre- og hviletidsreglerne. Pas på med at lytte for meget til dine kollegaer, når de fortæller, hvordan reglerne er og hvordan de skal fortolkes. Ofte har din kollega hørt fra en anden, der igen har hørt det fra en tredje, at man gerne må gøre sådan eller sådan eller, at det ene eller det andet er ulovligt. I mange situationer er det desværre ikke korrekt, det de siger. Pas også selv på med at viderebringe fortolkninger du "tror" er rigtige.

Anvender en transportvirksomhed chaufførvikarer (udlejede chauffører fra et godkendt chaufførvikarbureau) har transportvirksomheden ansvaret for at reglerne om køre-og hviletid, brug af kontrolapparat mv. og arbejdstidsreglerne overholdes.

FAKTA

Køre- og hviletidsreglerne handler i høj grad om dit arbejdsmiljø.

Er du i tvivl om, hvordan en regel skal anvendes eller fortolkes, så spørg din arbejdsgiver. Arbejdsgiveren har ansvaret for, at du får den rigtige information.

Generelt er det sådan i Danmark, at arbejdsgiveren har det man kalder objektivt ansvar. Objektivt ansvar betyder, at arbejdsgiveren er ansvarlig for alle de overtrædelser, som du begår. Dvs. at arbejdsgiveren får en bøde for alle de køre- og hviletidsovertrædelser, du begår, når du er på arbejde eller mens du har rådighed over lastbilen eller bussen også selvom arbejdsgiveren ikke vidste, at du overtrådte reglen eller selvom arbejdsgiveren var helt uden skyld i din overtrædelse.

Det objektive ansvar gælder også for arbejdsgiveren, selvom du har overtrådt reglerne i udlandet.

Det objektive ansvar er indført for at arbejdsgiveren ikke skal kunne "presse" chaufføren til at begå ulovligheder og så samtidig selv slippe for en bøde og det skal samtidig tilskynde arbejdsgiveren til at medvirke til at reglerne overholdes.

Alle aktører

Virksomheder, fragtførere (transportvirksomheder), speditører, rejsearrangører, førerformidlings-bureauer (chaufførvikarbureauer) m.fl. er forpligtigede til at sikre, at de kontraktmæssige transporttidsplaner overholder køre- og hviletidsreglerne. Det betyder, at disse aktører ikke må indgå en kontrakt, hvis ikke køre- og hviletidsbestemmelserne kan overholdes.

Dine (førerens) overordnede pligter

- Du skal kende køre- og hviletidsreglerne i et sådant omfang, at du kan medvirke til at reglerne overholdes

  Ringer din arbejdsgiver f.eks. og spørger dig om du kan køre en ekstra tur i dag, bør du kende reglerne så godt, at du er i stand til at vurdere, om du kan køre turen eller ej. Kan du ikke køre turen, skal du gøre din arbejdsgiver opmærksom på det, så han kan finde en anden løsning.

- Du skal kende fartskriveren og takografen så godt, at du er i stand til at bruge den korrekt. Forkert brug af fartskriver eller takografen kan koste dig kørekortet og dermed dit arbejde som chauffør.

Konkret skal du:

- Kende køre- og hviletidsreglerne
- Være helt klar over om kørslen er undtaget eller omfattet af køre- og hviletidsreglerne. **Husk** hvis kørslen er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne, så gælder de almindelige og generelle arbejdstidsregler
- Vurdere din tur:
  - Hvor og hvornår du skal holde pauser og hvil?
  - Hvor og hvornår du skal slutte dagen?

- Hvor lang tid du må køre?
- Hvor du skal sove?
- Osv.

- Aflevere manuelle registreringer og udskrifter og diagramark til transportvirksomheden, når disse ikke længere skal medbringes under kørslen (efter 56 dage)
- Aflevere dit førerkort til transportvirksomheden mht. download
- Opbevare, medbringe og forevise bevis eller kvittering, hvis du er sigtet for en køre- og hviletidsovertrædelse i et andet land (du skal ikke straffes to gange for samme forseelse)
- Give alle de transportvirksomheder du er ansat i eller står til rådighed for tilstrækkelige informationer og oplysninger om dine aktiviteter så de kan vurdere, hvorvidt du er i stand til at overholde køre- og hviletidsreglerne
- Sørge for at fartskriveren, takografen og evt. dit førerkort fungerer korrekt og at du anvender det korrekt
- Anmelde tyveri af førerkortet til myndighederne i det land, hvor tyveriet er begået samt til politiet i Danmark.

Arbejdsgiverens og transportvirksomhedens pligter

For Transportvirksomheden gælder følgende pligter:

- Arbejdsgiveren må ikke aflønne dig i form af løntillæg eller ekstra præmier ift.:
  - Kørte kilometer
  - Transporterede godsmængde
  - Hvis betalingen udgør en fare for færdselssikkerheden eller, hvis den tilskynder til overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne
- **Skal tilrettelægge og planlægge dit arbejde på en sådan måde, at du er i stand til at overholde køre- og hviletidsreglerne**
- **Skal give dig de instrukser du behøver, for at du kan overholde køre- og hviletidsreglerne** dvs. at arbejdsgiveren skal give dig den nødvendige uddannelse
- **Skal føre regelmæssigt tilsyn og kontrol med at du og virksomheden overholder køre- og hviletidsreglerne**
- Skal indlæse (logge-ind) og udlæse (logge-ud) virksomhedskort i takografen
- Skal downloade takografen og sikre data med backup mindst hver 2. måned
- Skal downloade førerkort og sikre data med backup mindst hver 21. dag
- Skal på din anmodning give dig en kopi af dine diagramark eller af dine data fra dit førerkort og af de særlige ark du har lavet f.eks. i forbindelsen med force majeure, driftsforstyrrelser eller lignende
- Skal opbevare manuelle registreringer og udskrifter fra takografen, data fra førerkort og fra takografer, samt diagramark i kronologisk orden i mindst 1 år.
- Skal destruere manuelle registreringer og udskrifter, data fra førerkort og fra takografer samt diagramark et år efter registreringerne.
- Skal forevise eller udlevere manuelle registreringer og udskrifter, data fra førerkort og fra takografer samt diagramark til politiet eller en anden bemyndiget person.
- Skal sørge for at fartskriveren, takografen og eventuelle førerkort fungerer korrekt og at det anvendes korrekt
- Skal udlevere det tilstrækkelige antal diagramark til førerne. Diagramark skal passe til den pågældende fartskriver
- Skal udlevere tilstrækkeligt med printerpapir til takografen
- Skal få fartskriveren eller takografen repareret snarest muligt, hvis der opstår driftsforstyrrelse eller hvis den ikke fungerer korrekt

VEJ- OG POLITIKONTROL

Generelt om vej- og politikontrol

Du passer dit job som chauffør og du passer det så godt og samvittighedsfuldt, som du overhovedet kan. Det er det du får din løn for.

Det gør politibetjenten også. Betjenten får sin løn for at udføre en opgave, der bl.a. består i at kontrollere om du og din arbejdsgiver overholder de love og regler som EU og Folketinget har vedtaget. Mange af de regler som betjenten kontrollerer f.eks. køre- og hviletid er jo netop for at sikre at du og dine kollegaer ikke presses til noget uforsvarligt. At I har nogle fornuftige arbejdsvilkår f.eks. at du får tilstrækkelig søvn og at du kan holde fri på din bopæl, sammen med din familie og det er vel ikke så ringe endda.

Betjenten er jo et menneske lige præcis som dig. Du kan "tirres" og det kan betjenten også. Når mennesker bliver "tirret" går kommunikationen ofte skævt og der opstår ofte "en kurre på tråden", som man kalder det eller sagt på en anden måde: man bliver lidt irriteret på hinanden.

Derfor handler det om, at du og betjenten har forståelse og respekt for hinandens arbejde og det er der heldigvis i langt de fleste tilfælde.

Du kan gøre rigtigt meget for at medvirke til at kontrollen kommer til at foregå så hurtigt og så gnidningsløs som muligt.

Du skal under ingen omstændigheder være underdanig overfor betjenten, men du har alt og vinde og intet at tabe ved at medvirke positivt og med godt humør ved kontrollen.

Prøv og forestil dig de her to situationer:

- Du kommer ud til en kunde med varer. Du kommer to timer for sent, men Kunden er alligevel glad for at du kommer med deres varer. Kunden giver dig en kop kaffe og tilbyder endda at hjælpe dig med at læsse varerne af.
- Du kommer ud til en Kunde med varer. Du kommer to timer for sent. Kunden er sur og skælder dig ud. Du og det firma du kommer fra skal aldrig mere køre noget for dem. Kunden vil kræve erstatning. Kunden går ind og smækker med døren.

Hvem af disse to Kunder vil **du** give den bedste betjening? Det er du ikke i tvivl vel? Det er helt naturligt.

Sådan har betjenten det også. Når han møder en chauffør, der er positiv og har respekt over for betjentens opgaver, så kører det hele lidt lettere end, hvis han mødes af en sur og gnaven chauffør, der hele tiden brokker sig over politiet, bøderegnen og takografen, der "stjæler" to minutter hele tiden osv. eller en chauffør, der siger til betjenten, at han meget hellere skulle tage og fange de andre, der kører som idioter.

Hvem tror **du** der slipper nemmest gennem kontrollen? Gæt selv.

En erfaren færdselsbetjent kan stå på en motorvejsbro og kikke ned på lastbilerne, der kører på motorvejen. Herfra kan han med ret stor sikkerhed udpege de lastbiler, hvor der er noget at komme efter.

Den måde du behandler din lastbil på, lyser langt væk af, om du har styr på tingene eller om du er et rodehoved. Er du et rodehoved er det overordentligt stor sandsynlighed for, at du heller ikke har orden i papirerne, at godset ikke er tilstrækkelig fastgjort, at dine spejle ikke er indstillet korrekt osv.

Prøv og forestil dig de her to situationer:

- Der kommer en lastbil kørende. Den er møgbeskidt. Forruden er revnet og er i øvrigt fyldt med flag og bamser, så udsynet er forringet, presenningen blafrer. Den ene forlygte lyser ikke og det ene gule glas på rotorblinket mangler.
- Der kommer en lastbil kørende. Den er pæn og ren. Der er ingen ting i forruden, der forhindrer udsynet, presenningen er fastgjort og sider pænt og stramt til hele vejen rundt. Alle lygter virker.

Den ene bil signalerer "rod", "rod" og atter "rod". Mon der er lavet service på lastbilen? Den anden signalerer "her er styr på tingene".

Hvilken af disse to lastbiler tror du bliver taget ind til kontrol? Det er ikke svært at gætte - vel?

Når betjenten kører forbi dig på motorvejen kikker han på din lastbil. Han danner sig et indtryk af dig og den virksomhed du arbejder for. Han kikker f.eks. på dine surringsbånd. Bruger du f.eks. defekte surringsbånd, signalerer du, at du er et rodehoved og du beder nærmest om at blive standset.

Den glade og positive chauffør, der har respekt for betjenten og hans arbejde og som i øvrigt har styr på tingene kommer hurtigt og nemt gennem kontrollen og har størst chance for at "nøjes" med en påtale, hvis betjenten finder en lille fejl eller to, mens den sure og gnavne chauffør, der er et rodehoved, kommer til at bruge langt mere tid ved kontrollen og har størst risiko for at få et bødeforelæg i lommen, når han kører derfra.

Du bestemmer selv, hvem af de to chaufførerer **du** vil være.

Gode råd

Allerede når du kører derude, skal du signalere, at du har styr på tingene:

Vær anonym i trafikken og undlad at påkalde dig unødig opmærksomhed:

- Sørg for at din bil er ren og pæn
- Sørg for at alle lygter virker og er i orden
- Fjern flag, bamser mv. fra forruden
- Gejl såsom f.eks. mange lygter på taget, forkromede kofangere, mange antenner, mange gule rotorblink osv. signalerer **ikke** altid, at du har styr på tingene
- Sørg for at man umiddelbart kan se at dit gods er tilstrækkeligt fastgjort
- Sørg for at intet hænger og blafre fra din bil

FAKTA

Påkald dig ikke unødig opmærksomhed i trafikken. Kør fornuftigt, lav ikke elefantoverhalinger eller pludselige vognbaneskift, hold din lastbil eller bus pæn og ren, sørg for at gods, presenninger mv. er fastgjort korrekt.

Vær fokuseret, Kør bil når du gør det

Holder du for rødt lys, så vær fokuseret på hvad der sker på højre side af dit køretøj!

Når du bliver standset

- Vær positiv over for betjenten og hans arbejde. I bund og grund kontrollerer betjenten dit arbejdsmiljø og din og andre trafikanters sikkerhed
- Medvirk positivt til gennemførelse af kontrollen
- Hav styr på dine dokumenter. Saml alle dine dokumenter i en mappe, som du kan give til betjenten. Du sender et dårligt signal, hvis du først skal til at lede efter hvert enkelt dokument, når du bliver bedt om det
- Kontroller med jævne mellemrum, at alle relevante dokumenter er til stede i mappen og at gyldighedsdatoen for hvert dokument ikke er udløbet
- Hav dine diagramark samlet i dato orden i en æske, mappe eller lign. Det samme gælder print og lignende fra takografen
- Hav styr på din ADR-taske. Den skal ikke ligge ude i værktøjskassen inde bag ved træklodser, kæder, surringsbånd og en presenning. Den skal være et sted, hvor du med et enkelt snuptag kan få fat i den, når uheldet er ude. Det handler om din sikkerhed
- Det er en rigtig god ide og have en dagbog liggende ved siden af dig i førerhuset. I dagbogen skriver du alle de afvigelser og de hændelser du kommer ud for i din dagligdag f.eks. hvis du bliver beordret til at flytte din bil i en pause eller hvileperiode, takografen har drillet, du er blevet forsinket af et uheld på motorvejen, du har kørt et sted, hvor du ikke måtte, fordi der var omkørsel pga. vejarbejde, lastbilen har været i stykker, så du har været nødt til at "tage strømmen" osv.
- Kør aldrig uden at du **selv** har kontrolleret, at godset er tilstrækkeligt fastgjort. **Det er dit ansvar og det er dig der i givet fald skal stå til regnskab i retten!**
- Kør aldrig uden at du **selv** har kontrolleret bremserne på f.eks. sættevognen, hvis du ikke kender sættevognen i forvejen. Det er også dit ansvar

FAKTA

Du får kun en bøde, hvis du har overtrådt reglerne. Valget er dit.

Dokumenter der skal medbringes under kørslen (i hovedtræk)

Generelt:

- Kørekort – kan være digitalt (dog kun ved kørsel i Danmark)
- Chaufføruddannelsesbevis (gods/bus)

Køre- og hviletid:

- Diagramark, du har brugt de sidste 56 dage
- Evt. manuelle optegnelser/registreringer på diagramark eller på print
- Førerkort

Godskørsel for fremmed regning (vognmandskørsel):

- Vognmandstilladelsen

- Koblingsattester, hvis relevant

Firmakørsel:

- Registreringsattesten
- Koblingsattester, hvis relevant

Erhvervsmæssig personbefordring (buskørsel):

- Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (den gule tilladelse)
- Carnet, hvis det er relevant
- Billedlegitimation f.eks. kørekort eller pas

Transport af farligt gods (ADR):

- Farligt gods bevis
- Transportdokument
- ADR-attester, hvis relevant
- Sikkerhedskort

Særtransport:

- Særtransporttilladelse med evt. tilhørende dokumenter
- Udskrift fra Vejdirektoratets hjemmeside
- Attest "trækkraft for blokvogn", hvis relevant
- Blokvognsattest, hvis relevant
- Klassificeringsattest, hvis relevant

VIRKSOMHEDSKONTROLLEN

Det er Færdselsstyrelsen, der har ansvaret for virksomhedskontrollen i Danmark. Styrelsen kontrollerer hver måned et antal virksomheder fordelt på:

- Størrelse
- Geografisk placering
- Kørselstype (godskørsel for fremmed regning, firmakørsel, personbefordring) mv.

Færdselsstyrelsens kontrol er en administrativ kontrol, som senere oversendes til politiet, hvis der konstateres overtrædelser og styrelsen finder anledning til straf. Sagen bliver nu til en straffesag.

Der findes to former for virksomhedskontrol:

- Den ordinære virksomhedskontrol
- Kontrolbesøg i virksomheden

Den Ordinære Virksomhedskontrol

TungVognsSpecialisten ApS

Styrelsen indkalder virksomheden til kontrol. Selve kontrollen foregår i styrelsens lokaler i Ribe. Midt i en måned (f.eks. maj) indkaldes et antal virksomheder og typisk for den foregående måned (f.eks. april).

Styrelsen anmoder virksomheden om, at indsende følgende materiale:

- En liste over de køretøjer, som virksomheden har været registreret af eller har lejet/anvendt i kontrolmåneden
- En liste over de chauffører, der har kørt i de anvendte køretøjer i kontrolmåneden
- Alle diagramark (skiver), der dækker alle dage i kontrolmåneden og ofte også sidste anvendte skive i den foregående måned, samt første anvendte skive i den efterfølgende måned
- Digitale data fra alle førerkort, der dækker alle dage i kontrolmåneden
- Digitale data fra takografen, der dækker alle dage i kontrolmåneden
- Dokumentation for **alle** kørsler, hvor der er kørt uden brug af førerkort (OUT-kørsel)
- Dokumentation for alle anvendte færgeregler
- Dokumentation på mekanikere mv. der har kørt i køretøjerne

Herefter gennemfører styrelsen en komplet gennemgang af materialet. Hver overtrædelse resulterer i et overtrædelsesbilag, som efterfølgende sendes til virksomheden i en partshøring. Virksomheden har nu mulighed for at redegøre for forholdet (overtrædelsen). Redegørelsen skal være skriftlig og sendes til styrelsen. Styrelsen vurderer nu forholdet igen.

Ud fra en samlet vurdering, beslutter styrelsen, hvorvidt sagen kan afsluttes og lukkes og evt. med et par indskærpelser til virksomheden eller om sagen har et sådant omfang og karakter, at der bør rejses tiltale mod en eller flere chauffører og mod transportvirksomheden. I så fald overdrages sagen til Politiet til strafferetlig sagsbehandling. Politiet overtager således sagen mht. bøde, frakendelse mv. evt. retsmøder.

Virksomhedskontrollens kontrolbesøg i virksomheden

Selve kontrollen er stort set den samme, som i den ordinære virksomhedskontrol, dog med den forskel at styrelsen kommer på besøg i virksomheden, hvor kontrollen foregår. Virksomheden modtager et brev med varsling om styrelsens kontrolbesøg. Styrelsen møder op typisk med to aflæsere og en jurist.

Såfremt styrelsen vurderer, at sagen ikke umiddelbart kan færdiggøres på stedet, afslutter de kontrollen hos virksomheden og taget materialet med hjem til Ribe, hvor kontrollen fortsætter og nu som en ordinær virksomhedskontrol.

Virksomhedskontrollen kontrolbesøg er en rigtig god kontrolform, idet styrelsen er i direkte dialog med virksomheden og i modsætning til den ordinære kontrolform, hvor alt kommunikation, som udgangspunkt sker skriftligt.

For at kontrolbesøget kan blive en succes kræver det dog, at transportvirksomheden forinden kontrolbesøget, har lavet et seriøst forarbejde mht. fremskaffelse af alle data, alle dokumentationer mv.

STRAF- OG SANKTIONER

Generelt om straf og sanktioner

Straf og sanktionsniveauet i Danmark blev hævet voldsomt i 2005, hvor der blev indført et bødesystem, hvor bøden bliver udregnet i forhold til overtrædelsens grovhed dvs. at straffen bliver fastsat i forhold til, hvor mange procent du har kørt for længe eller hvor mange procent du har holdt for lidt pause osv. Det blev samtidig indført en fast bødetakst for overtrædelse af reglerne om brug af fartskrivere, takografer, diagramark, førerkort mv.

Desuden blev der ved samme lejlighed indført et system, hvor føreren blev betinget frakendt kørekortet, hvis overtrædelsen var grov eller en ubetinget frakendelse, hvis der var flere grove overtrædelser i den samme kontrolperiode.

Sanktionssystemet fra 2006 blev ændret (lempet) i 2018.

Køre- og hviletidsreglerne, bøde

Hver gang du overtræder køre- og hviletidsreglerne, får du en bøde på 100 kr. for hver procent du kører for længe eller holder for lidt hvil og du får 50 kr. i bøde for hver procent du holder for lidt pause.

Der er fastsat en bagatelgrænse på 5 procent. Det betyder, at hvis du f.eks. overtræder reglerne med 4 procent får du ingen bøde, men hvis du overtræder reglerne med 5 procent, så får du en bøde. **Denne toleranceregel gælder kun i Danmark!**

Du må f.eks. højst køre 4 timer og 30 minutter uden pause. Kører du 4 timer og **43 minutter** (4 procent) får du ingen bøde i Danmark. Men hvis du kører 4 timer og 44 minutter (5 procent) får du en bøde. Bøden afhænger lidt af hvor meget pause du rent faktisk har afholdt i perioden. Hver gang du får en bøde, får din arbejdsgiver det dobbelte i bøde.

Brugsforskrifterne, bøde

Overtræder du brugsforskrifterne dvs. reglerne om brug af fartskriver, takografer, diagramark, førerkort mv. får du en bøde på mellem 500 og 3.000 kr. pr. overtrædelse, der er afhængig af grovheden. I meget grovere tilfælde (manipulation) kan bøde komme helt op 6.000 kr. i bøde for en enkelt overtrædelse.

Din arbejdsgiver får en bøde på mellem 1.000 og 6.000 kr. pr. betjeningsfejl du begår. I meget grovere tilfælde (manipulation) kan arbejdsgiverens bøde komme op på 12.000 kr. for en enkelt overtrædelse.

Frakendelse af kørekortet, generelt

Husk ud over bøden risikerer du at blive frakendt kørekortet. Mister du kørekortet pga. overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne og for overtrædelse reglerne om brug af kontrolapparater mister du det **kun** til de store kategorier dvs. lastbil og bus, mens du beholder kørekortet til motorcykel og person- og varebil.

Får du en betinget frakendelse af kørekortet for overtrædelse køre- og hviletidsreglerne og/eller for overtrædelse af reglerne om brug af kontrolapparatet skal du ikke længere til en kontrollerende køreprøve, men du bliver pålagt, at tage et køre- og hviletidskursus.

Frakendelser for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og reglerne om brug af kontrolapparat, samt for overlæs har ikke længere noget at gøre med de andre frakendelser f.eks. hastigheds- og vigepligtsovertrædelser mv.

Køre- og hviletidsreglerne, frakendelse

Hvis din overtrædelse er på mere end 40 procent får du en betinget frakendelse. Har du to overtrædelser på mere end 40 procent får du en betinget frakendelse **for hver** overtrædelse.

Overtrædelse af pausereglen giver ikke længere frakendelse af kørekortet.

Brugsforskrifterne, frakendelse

Du får en betinget frakendelse af kørekortet hvis du har 6 afgjorte forhold for overtrædelse af reglerne om brugen af kontrolapparatet inden for 3 år.

Manipulation

Du får en **ubetinget** frakendelse af kørekortet, hvis du laver uautoriseret indgreb i "takograf systemet".

Hvis du kører i et køretøj, hvor du ved eller hvor du burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i fartskriveren, i takografen eller i forbindelserne bliver du frakendt kørekortet **ubetinget**.

Det samme gælder, hvis du ved eller hvor du burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i hastighedsbegrænseren eller i forbindelserne eller hvis du betjener køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren bliver uvirksom.

Med "burde vide" menes f.eks. den situation, hvor du ved, at en af dine kollegaer kender et lille "trick", som gør at takografen kan optegne hvil, imens der køres. Kollegaen lånte din bil i går og nu kan din takograf det samme. I en sådan situation vil retten formentlig lægge til grund, at du burde vide, at der var foretaget et uautoriseret konstruktivt indgreb og det kan koste dig en ubetinget frakendelse af kørekortet. Tilsvarende gælder, hvis du selv har fundet en "smart" måde at koble hastighedsbegrænseren fra på.

Kørsel i udlandet

Du skal være opmærksom på at der er forskellige straffe og sanktionssystemer i de forskellige lande. Der er også forskellige måder, at fortolke og administrere reglerne på i de forskellige lande.

Du skal derfor være opmærksom på, hvordan reglerne administreres i de lande du kører til.

Det du f.eks. ikke får en bøde for i Danmark, f.eks. fordi du "kun" har overtrådt en regel med 4 procent risikerer du at få en bøde for i et andet EU-land.

ANDET

Yderligere information

Du kan hente yderligere information om køre- og hviletidsreglerne fra mange forskellige kilder. Herunder kan du se nogle steder, hvor du kan hente hjælp. **Men husk** din arbejdsgiver er altid det første sted, hvor du bør søge hjælp!

Myndigheder

- **Rigspolitiet** (www.politi.dk)
- **Færdselsstyrelsen** (www.fstyr.dk)

- **Retsinformation** (www.retsinformation.dk)

Organisationer

- **Fælles Fagligt Forbund, Transportgruppen** (www.forsiden.3f.dk)
- **Dansk Transport & Logistik (DTL)** (www.dtl.eu)

Andre relevante

- **TungVognsSpecialisten (TVS)** (www.tungvogn.dk)
- **Tacho Online** (www.tachoonline.dk)

INFORMATION

Brug for hjælp?

Hvis du har spørgsmål ift. håndbogen eller brug for rådgivning, så kontakt os venligst på tvs@tungvogn.dk.

Ved ønske om telefonisk kontakt, så ring venligst på tlf. nr.: +45 71 90 71 91

Vigtig information

Denne vejledning er udarbejdet af **TungVognsSpecialisten ApS** (32090990) og må gerne deles og benyttes af tredjepart, så længe der refereres til, at materialet er udarbejdet af TVS, samt link til vores hjemmeside: www.tungvogn.dk.

Ønsker du at benytte eller ændre materialet på anden vis, så kontakt venligst TVS på tvs@tungvogn.dk.

TungVognsSpecialisten ApS

VERSIONERING

Version 2.20
Januar 2021
	• Redaktionelle rettelser, sproglige rettelser, layout mv.
	• Regelændringer som følge af EUs vejtransportpakke (kun ændringer, der har aktuel relevans er medtaget)
	  ○ Ny definition ”ikke erhvervsmæssig varetransport”
	  ○ Udvidet registreringspligt for andet arbejde, rådighedstid, pause/hvil, ferie, sygdom, færge/tog-reglen, landekode mv.
	  ○ Færgereglen – udvidet anvendelse
	  ○ Afholdelse af ugehvil i.f.m international transport
	  ○ Transportvirksomhedens pligt til at planlægge føreres mulighed for hjemvenden i.f.m ugehvil (Return to home)
	  ○ Force Majeure – i.f.m føreres hjemvenden op til ugehvil
	  ○ Nye og ændrede undtagelsesbestemmelser
	• Nyt afsnit om arbejdstidsregler
	• Nyt afsnit om ”smarttakografen”

Version 2.21 Juli 2021	• Fejlrettelser vedr. anvendelse af færgeregel.
Version 2.22 Oktober 2021	• Justering i afsnittet om ”Return to home” • Justering i afsnittet om færgereglens brug ifm. det regulære ugehvil • Tilføjelse i afsnittet om at overskridelse af den daglige og/eller ugentlige køretid må overskrides med 1-2 timer for at nå hjem til en ugentlig hviletid (gælde ikke 90 timers reglen) • Tilføjelse i afsnittet om Flermandsbetjening – afholdelse af pauser som medfører. • Justering af teksten ifm. registrering af landekode ved grænsepassage
Version 2.24 Maj 2026	• Nyt afsnit om afspærringskøretøjer (TMA’er) • Rettelse i afsnittet om at overskridelse af den daglige og/eller ugentlige køretid må overskrides med 1-2 timer for at nå hjem til en ugentlig hviletid (gælde ikke 90 timers reglen) • Udvidelse af anvendelsesområdet for køretøjer i international transport eller cabotagekørsel for køretøjer mellem 2500 og 35o kg. pr. 1. juli 2026 • Køre- og hviletidsreglerne kan være forskellige afhængig af, om du er gods- rutebus eller turistbuschauffør. • Nyt afsnit om muligheden for – på visse betingelser - at kunne se bort fra arbejdstidsreglernes natarbejdsregel. • Nyt afsnit om mere flexibele afholdelse af køre- og hviletidspauser for turistbuschauffører. • Nyt afsnit om turistbuschaufførers mulighed for at kunne forlænge 24-timers perioden til 25-timer. • Ændringer i afsnittet om 12-dages reglen for turistbuskørsel. • Rettelse i afsnittet om flermandsbetjening • Tilføjelse vedr. mulighed for at kunne skubbe det daglige hvil foran sig ifm. undtaget kørsel • Tilpasning af undtagelsesbestemmelen ”håndværkerreglen”
Version 2.25 Juni 2026	• Redaktionelle rettelser

TungVognsSpecialisten ApS