

Notat vedrørende vejledningsnotater

EU-Kommissionen har på nuværende udarbejdet seks vejledningsnotater, der indeholder en fortolkning af og retningslinjer for anvendelse af nogle af køre- og hviletidsbestemmelserne som de fremgår af forordning 561/2006 som heri kaldes køre- og hviletidsforordningen.

I dette notat beskrives det, hvordan Rigspolitiet fortolker og anvender vejledningsnotaterne. Det er ikke muligt at tage højde for alle tænkelige spørgsmål i disse notater, men kun den mest overordnede fortolkning behandles. Øvrige spørgsmål til vejledningsnotaterne må afgøres konkret i hver enkelt sag. Rigspolitiet henviser i øvrigt til, at den endelige afgørelse "enhører under domstolene".

Vejledningsnotat 1 om Force Majeure reglen.

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

Bestemmelsen er udformet for at give en chauffør mulighed for at håndtere situationer, hvor det uventet under selve transporten bliver umuligt at efterkomme ovenstående regler. Der er her tale om usædvanlige vanskeligheder, som chaufføren ikke har indflydelse på og som ikke kunne have været undgået.

Force majeure reglen giver ikke en chauffør lov til at fravige køre- og hviletidsforordningen af grunde, der var kendt i forvejen eller som kunne forudses. Der skal være tale om en uventet og ekstraordinær omstændighed, der gør fravigelsen fra køre- og hviletidsbestemmelserne nødvendig og forsvarlig.

Som et eksempel på en force majeure situation kan nævnes, at afholdelse af et planlagt hvil på en sikker og bevogtet holdeplads ikke er muligt, fordi pladsen mod forventning er optaget og, at det er nødvendigt af hensyn til førerens og lastens sikkerhed at køre frem til den nærmeste egnede holdeplads. Det skal bemærkes, at det er forventeligt at de fleste egnede rasteplasser ved f.eks. motorvejsnettet er optagede af tunge køretøjer sidst på eftermiddagen. Derfor er det forudsigteligt og ikke omfattet af force majeure reglen.

Et andet eksempel kunne være kødannelse i forbindelse med et færdselsuheld, som har medført, at det ikke er muligt at afbryde køretiden for at holde hvil. Det er ikke lovligt at afholde hvil i nødsporet og det er heller ikke forsvarligt. Derfor kan det være nødvendigt at køre frem til den nærmeste egnede holdeplads.

Der kunne også være tale om en pludselig opstået ekstrem vejsituation.

Hvis den gode virksomhed eller den gode chauffør havde kunnet forudse situationen og valgt en anden og tidligere rasteplass, så er der ikke tale om force majeure.

Hvis chaufføren anvender force majeure reglen, så skal han senest når han ankommer til en egnet holdeplads skrive bag på diagramarket/skiven eller på en udskrift fra tachografen, hvorfor han har ikke har kunnet overholde reglerne.

Vejledningsnotat 2 om førerens rejsetid til og fra et køretøj.

Artikel 9 i køre- og hviletidsforordningen beskriver chaufførens forpligtigelser, hvis han skal overtage et køretøj et andet sted end på arbejdsgiverens adresse eller egen bopæl.

Der skal ske manuel registrering af den rejsetid, en fører brugt på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Der sondres i det følgende mellem om chaufføren bliver transporteret til skiftestedet af andre eller han selv er fører af et køretøj frem til det sted, hvor køretøjet overtages.

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

Den tid som en chauffør bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og som ikke står på hans bopæl eller på arbejdsgiverens adresse, hvor chaufføren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil. Dog kan rejsetid med færge eller i et tog med adgang til en køje eller en liggeplads godt registreres som pause eller hvil.

Denne tid skal registreres som "rådighedstid".

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

Hvis chaufføren under rejsen til eller fra køretøjet selv er fører af fx en personbil, så skal den anvendte transporttid registreres som "andet arbejde".

I vejledningsnotatet er der desuden anført tre tilfælde, hvor rejsetiden kan anses for hvil eller pause.

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

Det andet tilfælde er den situation, hvor chaufføren ikke ledsager et køretøj, men rejser med færge eller tog. I dette tilfælde anses rejsetiden for pause eller hvil, hvis chaufføren har adgang til en køje eller liggeplads på færgen eller toget.

Den tredje situation er den, hvor betingelserne for flermandsbetjening er opfyldt, og der er flere chauffører på køretøjet for at udføre kørsel. I det tilfælde, hvor en medfører sidder ved siden af føreren af køretøjet og ikke aktivt er inddraget i at bistå chaufføren af køretøjet, kan en periode på 45 min. af medførerens "rådighedstid" anses for "pause".

Det er op til de enkelte medlemslande, hvorvidt de vil implementere vejledningsnotaterne.

Vejledningsnotat 3 om afbrydelse af en pause eller af en daglig eller ugentlig hviletid ved påbud.

Vejledningsnotatet beskriver den situation, hvor der gives påbud om afbrydelse af en pause eller af en daglig eller ugentlig hviletid for at flytte køretøjet fremad ved en terminal, en holdeplads eller ved en grænseovergang.

I henhold til køre- og hviletidsbestemmelserne kan en pause eller et hvil som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes.

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

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

I sådanne tilfælde kan en afbrydelse på få minutter og over en ganske kort strækning være nødvendig. Chaufføren skal af kontrollensyn skrive bag på diagramarket/skiven eller på en udskrift fra tachografen, hvad årsagen har været.

Chaufføren skal så vidt muligt sørge for, at få oplysningen om afbrydelsen underskrevet eller stemplet af den myndighed, der har beordret køretøjet flytte med angivelse af årsagen til afbrydelsen.

Ved en efterfølgende kontrol skal der i sådanne særlige tilfælde udvises en vis tolerance efter en konkret vurdering fra politiets side. Evt. må politiet kontrollere årsagen.

Bemærk: Længden af den samlede pause eller af det samlede hvil skal stadig opfylde bestemmelserne. Det vil sige, at afbrydelsen skal fratrækkes pausens eller hvilets længde.

Vejledningsnotat 4 om registrering af køretid med digitalt kontrolapparat

Den digitale tachograf registrerer som oftest mere køretid end det analoge kontrolapparat ved sammenlignelige kørselsforløb. Dette gør sig særligt gældende hvis føreren foretager hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

Derfor har EU-kommissionen besluttet, at der i en begrænset periode, vil være mulighed for at kompensere for forskellen.

Problemet med denne forskel i registrering af køretid er kun aktuelt i overgangsperioden, hvor der kører både analoge og digitale fartskrivere, og har hovedsagligt betydning for kørsel, der udføres som lokale fragttaktiviteter.

Anvendelse af muligheden for denne særlige tolerance i køretiden forudsætter, at det kan dokumenteres, at kørslen indebar mange hyppige stop eller mange stop for af- og pålæsning.

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

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

Tilfælde med hyppige eller mange stop, der ikke skyldes, der ikke skyldes kørsel i forbindelse med af- og pålæsning, fx stop for rødt lys eller stop i en trafikø, anses ikke for omfattet af muligheden for kompensation. Chaufføren har i en sådan situation befundet sig bag rattet og været fører af køretøjet. Han har udført en transportaktivitet, der ikke kan kompenseres for.

Ved kontrol af køretøjer med tachograf, hvor det kunne dokumenteres, at der har været tale om kørsel som beskrevet, skal myndighederne tillade op til 15 minutters afvigelse i løbet af en 4,5

times kørselsperiode. Det er tanken, at der kan gives et fradrag på 1 min. pr. stop fra den samlede køretid, med højst 15 min. i alt pr. 4,5 timers samlet køretid.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at der kan gives maks. 30 min. fradrag på en køredag med en daglig køretid på maks. 9 timer, hvis denne består af 2 kørselsperioder og maks. 33 min. på en køredag, hvor der lovligt kan køres 10 timer og denne består af 3 kørselsperioder.

Som et eksempel kan nævnes, at chaufføren i en kørselsperiode har kørt 6 timer, før køretiden afbrydes af en pause på 45 min. Det særlige fradrag kan i dette tilfælde højst udgøre 15 min. Der gives ikke fradrag i den tid som overskrider den lovlige maks. kørselsperiode på 4,5 timer. I dette tilfælde vil det så give en køretid på 5 timer og 45 min., som politiet så vil benytte til at beregne en bøde i forhold til de 4 timer og 30 min.

Vejledningsnotat 5 om ferieerklæring

Dette notat handler om anvendelse af en erklæring om chaufførens sygdom, ferie eller kørsel i et andet køretøj, der er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne.

I direktiv 2006/2/EF artikel 11 (kontroldirektivet) fremgår det, at Kommissionen skal udforme en elektronisk og printervenlig formular, som kan anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, eller hvis chaufføren har kørt et andet køretøj, der er undtaget ifølge køre- og hviletidsforordningen.

Formularen kan anvende, hvis myndighederne kræver en sådan erklæring. Erklæringen kan findes på Kommissionens hjemmeside både i en word version og en pdf. version.

Nogle EU lande har indført et krav om brug af formularen. Det har Danmark ikke.

Derfor er der ingen grund til at udfylde en sådan formular ved kørsel i Danmark.

Det fremgår desuden af EU-kommissionens hjemmeside i hvilke EU lande, hvor man kræver brug af ferieerklæringer.

EU's ferieerklæring har faste punkter, der er ens for alle de benyttede sprog, så det er aftalt, at det er uden betydning på hvilket sprog ferieerklæringen er udfærdiget. De enkelte EU lande kan afkode erklæringen ud fra en tilsvarende på deres eget sprog.

Vejledningsnotat 6 om færgereglene

Et dagligt hvil skal i henhold til bestemmelserne være sammenhængende og må ikke afbrydes.

Der er dog givet en undtagelse, hvor det er muligt at afbryde hvilet højst 2 gange af andre aktiviteter (fx kørsel og andet arbejde) på følgende betingelser.

1. Chaufføren skal ledsage et køretøj om bord på en færge eller et tog.
2. Dernæst er det kun det lange hvil, det regulære daglige hvil på mindst 11 timer eller det opdelte hvil på mindst 3 timer efterfulgt af et hvil på mindst 9 timer, der må afbrydes.
3. Chaufføren skal have adgang til en køje eller en liggeplads.
4. Den samlede afbrydelse ved omborg- og frakørsel af kørsel og andet arbejde må højst vare i 1 time sammenlagt. Afbrydelserne tæller ikke som hvil.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at det er muligt at afbryde 11 timers hvilet og enten i de første 3 timer af det delte hvil, eller i de sidste 9 timer af det delte hvil.

Rigspolitiet mener desuden, at det er muligt at anvende færgeregul ved flermandsbetjening, hvor kravet til hvilet er mindst 9 timer. Hvilet anses så som et regulært dagligt hvil.

/HEB