

ANSVARSRASKRIVELSE: Dette sæt spørgsmål og svar er udarbejdet af Kommissionens tjenestegrene og forpligter ikke Europa-Kommissionen. Det er kun EU-Domstolen, der har kompetence til at fortolke EU-lovgivningen autoritativt.

I. Førerens forpligtelse til at vende hjem

- 1. Hvordan forstås og dokumenteres udtrykkene "bopæl", "forretningssted" og "hvor føreren normalt er hjemmehørende"? Hvad sker der, når en virksomhed er etableret i mange medlemsstater eller uden for EU?**

Artikel 8, stk. 8a

I overensstemmelse med artikel 26, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 og artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009 forstås "bopæl" som det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage i et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervsmæssige tilknytning. I tilfælde af, at en fører har en erhvervsmæssige tilknytning et andet sted end sin personlige tilknytning, driver transportvirksomhed i forskellige medlemsstater og derfor kan være bosat forskellige steder i forskellige medlemsstater, bør en sådan førers bopæl imidlertid anses for at være det sted, hvor den pågældende har en personlig tilknytning, forudsat at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil, f.eks. af familiemæssige årsager.

Begrebet "forretningssted" er ikke defineret i EU's lovgivning om vejtransport. I henhold til artikel 8, stk. 8a, er det "forretningssted", som føreren skal kunne vende tilbage til, det sted, hvor denne normalt er hjemmehørende, dvs. hvor dennes arbejde tilrettelægges og den ugentlige hviletid normalt begynder, og hvortil vedkommende regelmæssigt vender tilbage, på den medlemsstats område, hvor hans/hendes arbejdsgiver har et faktisk etableret og varigt forretningssted, jf. artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning (EU) nr. 1071/2009. Betingelserne for et sådant etableret og varigt forretningssted for vejtransportoperatører er fastsat i artikel 5 i forordning (EU) nr. 1071/2009. Det kræves bl.a., at virksomheden har lokaler, hvor den opbevarer sine vigtigste forretningspapirer, navnlig regnskabsdokumenter, personaleadministrationsdokumenter eller dokumenter, der indeholder oplysninger om førerens køre- og hviletider.

Hvis virksomheden er etableret i forskellige medlemsstater i overensstemmelse med kravene i artikel 5 i forordning (EF) nr. 1071/2009, bør føreren vende tilbage til det forretningssted, hvor han/hun er hjemmehørende. Hvis virksomheden er etableret uden for EU, kan forretningsstedet være i tredjelandet, som i henhold til forordningen kun kan være Schweiz eller en anden part, som indgår i EØS-aftalen, og som ikke er en EU-medlemsstat, i henhold til artikel 2, stk. 2, litra b).

- 2. Hvor længe skal transportvirksomheden gemme dokumentation for, at den har tilrettelagt førerens arbejde på en sådan måde, at denne enten kan vende tilbage til bopælen eller virksomhedens forretningssted?**

Artikel 8, stk. 8a

I henhold til artikel 33, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 skal virksomheden opbevare takografregistreringer i mindst ét år efter deres anvendelse. Arbejdstidsregistreringen skal opbevares i

mindst to år, jf. artikel 9, litra b), i direktiv 2002/15/EF. Denne registrering skal omfatte dokumentation for tilrettelæggelse af førerens tilbagerejse, da denne forpligtelse senest fra den 2. februar 2022 vil være underlagt kontrol hos virksomheden i overensstemmelse med bilag I, del B, til direktiv 2006/22/EU, som ændret ved direktiv 2020/1057.

3. Gælder kravet om, at føreren skal vende tilbage til "hjemstedet", for køretøjer, der lejes i en anden medlemsstat, og for førere beskæftiget med personbefordring?

Artikel 8, stk. 8a

Forordning (EF) nr. 561/2006, navnlig artikel 8, stk. 8a, der regulerer forholdet mellem ansatte førere og arbejdsgivere vedrørende tilrettelæggelsen af førerens tilbagerejse til "hjemstedet", finder anvendelse på vejtransport af gods eller passagerer, uanset om arbejdsgiveren ejer eller lejer køretøjerne, eller om de er beregnet til personbefordring eller godstransport.

4. Hvad forstås der ved "mere end 45 timer [hviletid] som kompensation", som en fører skal holde efter at have haft to reducerede ugentlige hviletider i to på hinanden følgende uger i henhold til artikel 8, stk. 8a, andet afsnit? Hvornår bør kompensationshvilet begynde?

Artikel 8, stk. 8a

Efter to reducerede ugentlige hviletider, der holdes i to på hinanden følgende uger uden for forretningsstedets medlemsstat i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6, skal føreren kunne genoptage en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer. I henhold til artikel 8, stk. 6b, skal der forud for denne regulære ugentlige hviletid være en hviletid, der kompenserer for de to reducerede ugentlige hviletider, som er holdt i de to foregående uger. En fører kan f.eks. holde følgende hviletider:

Uge 1: 24 timer

Uge 2: 25 timer

Uge 3: 21 + 20 + 45 timer, hvor 21 timer er kompensation for uge 1 og 20 timer er kompensation for uge 2.

Den regulære ugentlige hviletid, der holdes i uge 3, skal påbegyndes senest ved udgangen af seks 24-timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid (6 x 24 t), jf. artikel 8, stk. 6. Det betyder, at kompensationen for de to foregående reducerede ugentlige hviletider skal være afsluttet inden udløbet af denne 6 x 24-timers periode, hvor den regulære ugentlige hviletid begynder.

II. Forbud mod at have regulær ugentlig hviletid i køretøjets kabine

5. Har en selvstændig chauffør lov til at tilbringe sin regulære ugentlige hviletid i køretøjet?

Artikel 8, stk. 8

Generelt finder forordning (EF) nr. 561/2006 anvendelse på alle chauffører, uanset om de er arbejdstagere eller selvstændige, der er involveret i transport med køretøjer, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde. Dette omfatter forbuddet mod at have regulær ugentlig hviletid i køretøjets kabine.

Dette begrundes af målet om at forebygge, at førere bliver trætte (arbejdstagere eller selvstændige), og fjerne eventuelle risici for færdselssikkerheden.

Det er korrekt, at visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006 ikke finder anvendelse for selvstændige chauffører — f.eks. artikel 8, stk. 8a, der regulerer forholdet mellem arbejdstagere og arbejdsgivere med hensyn til at tilrettelægge førernes tilbagerejse til "hjemstedet" (se 4. kvartal). Det er imidlertid ikke tilfældet med forbuddet mod at have regulær ugentlig hviletid i køretøjets kabine. I så fald bør alle udgifter til indkvartering uden for køretøjet dækkes af den selvstændige chauffør.

III. Reduceret ugentlig og daglig hviletid

- 6. En fører holder to på hinanden følgende reducerede ugentlige hvil (2 x 24 timer) uden for den medlemsstat, hvor denne har forretningssted. Når føreren vender hjem, holder denne en kompenserende hviletid (2 x 21 timer) og en regulær ugentlig hviletid (45 timer). Skal føreren, når han/hun vender hjem, holde sin daglige hviletid (9 eller 11 timer) i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, inden vedkommende kan påbegynde sit kompensationshvil og den regulære ugentlige hviletid?**

Artikel 8, stk. 6

Formålet med artikel 8, stk. 6 og 6b, er at gøre det muligt for en fører, der er involveret i international langdistancekørsel, at nå hjem og få en længere hviletid, der består af en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer og kompensation for to reducerede ugentlige hviletider, der kan være holdt i to forudgående uger.

Disse bestemmelser berører dog ikke artikel 8, stk. 2, hvorefter den daglige hviletid, som en fører skal afholde inden for hver 24-timers periode efter afslutningen af en tidligere daglig eller ugentlig hviletid, kan forlænges, så den kan udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid i overensstemmelse med artikel 8, stk. 3.

Dette betyder, at selv om artikel 8, stk. 3, ikke udtrykkeligt nævner denne mulighed, finder den også anvendelse i den situation, hvor den regulære ugentlige hviletid holdes sammen med kompensationer for tidligere reducerede ugentlige hviletider.

- 7. Kan en fører holde mere end to reducerede ugentlige hviletider inden for den i artikel 8, stk. 6, tredje afsnit, fastsatte referenceperiode på fire uger? Skal der kompenseres for alle reducerede ugentlige hviletider?**

Artikel 8, stk. 6

I henhold til artikel 8, stk. 6, gælder følgende:

"I to på hinanden følgende uger skal en fører afholde mindst: a) to regulære ugentlige hviletider, eller b) en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer"

og at

"Uanset første afsnit kan en fører, der udfører international godstransport, uden for etableringsmedlemsstatens område afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider,

forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider."

Udtrykket "mindst" betyder, at en fører kan holde flere ugentlige hviletider end det krævede minimum i referenceperioderne på to eller fire uger.

Artikel 8, stk. 6, giver mulighed for på visse betingelser at holde to reducerede ugentlige hviletider i to på hinanden følgende uger. Der er imidlertid intet til hinder for, at en fører holder andre 24-timers hviletider eller længere inden for disse to på hinanden følgende uger.

Hvis en fører i løbet af en referenceperiode på fire uger holder mere end to reducerede ugentlige hviletider, er det ikke nødvendigt at kompensere for de yderligere reducerede ugentlige hviletider. De har derimod ingen indvirkning på forpligtelsen til at kompensere for de to reducerede ugentlige hviletider, jf. artikel 8, stk. 6b. Hvis der er mere end to reducerede ugentlige hviletider, bør den reducerede ugentlige hviletid, der holdes tættest på den gældende frist på seks 24-timers perioder fra afslutningen af den foregående ugentlige hviletid, jf. artikel 8, stk. 6, betragtes som den reducerede ugentlige hviletid, der bør kompenseres for.

Inden for en periode på fire på hinanden følgende uger kan en fører f.eks. holde de krævede ugentlige minimumshviletider i kombination med yderligere hviletider i følgende rækkefølge:

Uge 1: 45 timer (f.eks. lørdag-mandag)

Uge 2: 24 timer (senest: søndag-mandag)

Uge 3: 24 timer (f.eks. onsdag-torsdag) og 27 timer (senest: søndag-mandag)

Uge 4: 21+18 (fredag-søndag) + 45 timer (senest: søndag-tirsdag) (hviletiderne på 21 timer og 18 timer er kompensation for to reducerede ugentlige hviletider, der holdes i uge 2 og 3 (søndag-mandag) i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6b, mens det ikke er nødvendigt at kompensere for den supplerende hviletid, der holdes i uge 3 (onsdag-torsdag)).

8. Må føreren tilbringe den daglige og reducerede ugentlige hviletid i køretøjet?

Artikel 8

I henhold til artikel 8, stk. 8, må hverken de regulære ugentlige hviletider eller ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der holdes som kompensation for tidligere ugentlige hviletider, holdes i køretøjet. Det betyder, at føreren derimod godt kan vælge at tilbringe sin daglige hviletid og/eller reducerede ugentlige hviletid i køretøjet.

Artikel 4, litra f), i forordning (EF) nr. 561/2006 definerer "hviletid" som enhver uafbrudt periode, hvor føreren frit kan disponere over sin tid. Det fremgår klart af denne definition, at en daglig eller reduceret ugentlig hviletid kun kan holdes i køretøjet, når det holder stille, da det er den eneste situation, hvor føreren frit har mulighed for at disponere over sin tid.

I artikel 8, stk. 8, stilles der desuden krav om, at den regulære ugentlige hviletid og enhver ugentlig hviletid på mere end 45 timer skal holdes i egnet kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold. Som forklaret i betragtning 13 i forordning (EU) 2020/1054 er dette nødvendigt for at sikre, at "førere får passende hvileforhold". Det samme princip gælder for daglige og reducerede

ugentlige hviletider, som derfor kun kan holdes i køretøjet, hvis det har passende sovefaciliteter. Dette er i overensstemmelse med de overordnede mål om at sikre passende arbejdsvilkår for førerne og forbedre trafiksikkerheden.

IV. Exceptionel overskridelse af køretid

- 9. I henhold til artikel 12, andet og tredje afsnit, kan føreren fravige artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 8, stk. 2, ved at overskride den daglige og ugentlige køretid. Hvis førerens samlede daglige køretid er mindre end det tilladte maksimum, kan han/hun gøre brug af undtagelsen fra artikel 8, stk. 2, uden at overskride den daglige eller ugentlige køretid? Udgør det en overtrædelse af forordningen, hvis en fører ved at anvende denne undtagelse påbegynder sit ugentlige hvil senere end seks 24-timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid?**

Artikel 12

Formålet med undtagelsen er at gøre det muligt for en fører under særlige omstændigheder alligevel at tilbringe sin ugentlige hviletid på "hjemstedet" (dvs. på førerens bopæl eller på arbejdsgiverens forretningssted) i stedet for et sted, der ligger op til to timers kørsel fra "hjemstedet". Det giver mulighed for at fravige køretidsbegrænsningerne (artikel 6, stk. 1 og 2) og/eller forpligtelsen til at holde en daglig hviletid senest 24 timer efter afslutningen på den foregående hviletid (artikel 8, stk. 2). Af og til vil en fører være nødt til at fravige både artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 8, stk. 2, men ikke nødvendigvis. I andre tilfælde, f.eks. hvor føreren kan køre én eller to timer mere uden at overskride den maksimale daglige køretid på ni eller ti timer som fastsat i artikel 6, stk. 1, og den maksimale ugentlige køretid på 56 timer som fastsat i artikel 6, stk. 2, begrænses undtagelsen til artikel 8, stk. 2.

Artikel 12 giver imidlertid ikke mulighed for, at en fører kan fravige forpligtelsen til at påbegynde en ugentlig hviletid senest ved afslutningen af seks 24-timers perioder fra afslutningen af den foregående ugentlige hviletid, jf. artikel 8, stk. 6, andet afsnit. Undtagelsen skal derfor anvendes med forsigtighed.

Hvis f.eks. en fører afsluttede sin sidste ugentlige hviletid mandag kl. 8, skal vedkommende påbegynde den næste ugentlige hviletid søndag kl. 8. Hvis en fører om lørdagen (den sjette 24-timers arbejdsperiode) begyndte at køre kl. 8 og kørte 12 timer (ti timer tilladt + højst to timer i henhold til undtagelsen), kunne vedkommende nå til "hjemstedet" ca. kl. 10 om lørdagen, såfremt alle de nødvendige pauser tages (i alt to timer i dette eksempel). Dette vil gøre føreren i stand til alligevel at påbegynde sit ugentlige hvil inden for den tidsperiode, der er fastsat i artikel 8, stk. 6.

- 10. Hvordan skal undtagelsen fra artikel 8, stk. 2, i artikel 12, andet og tredje afsnit, forstås? Er det muligt at nedsætte den daglige hviletid i en bestemt periode (én eller to timer), som skal kompenseres inden udgangen af den tredje uge efter den pågældende uge?**

Artikel 8, stk. 2, og artikel 12

I henhold til artikel 8, stk. 2, skal føreren holde en daglig hviletid (på mindst ni timer for reduceret hviletid eller mindst 11 timer for regulær hviletid) senest 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid.

Undtagelsen i artikel 12 giver ikke mulighed for at afkorte længden af den daglige hviletid. Det kan imidlertid føre til en situation, hvor en fører på grund af en forlænget køretid (på 1-2 timer), der er nødvendig for, at føreren kan nå frem til "hjemstedet" på grund af ekstraordinære omstændigheder, ikke vil være i stand til at gennemføre en daglig hviletid inden for en periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid, jf. artikel 8, stk. 2. I så fald vil eller skal den daglige hviletid være gennemført uden at blive reduceret efter den 24-timers periode, der regnes fra afslutningen af den foregående daglige hviletid, uanset artikel 8, stk. 2. En sådan daglig hviletid kan stadig forlænges til en ugentlig hviletid, jf. artikel 8, stk. 3, forudsat at den ugentlige hviletid senest starter ved udgangen af seks 24-timers perioder, jf. artikel 8, stk. 6.

11. Hvordan kompenseres der for ekstra køretid som følge af ekstraordinære omstændigheder (bør én times ekstra kørsel f.eks. kompenseres med én timers ekstra hvile)? Skal der også kompenseres for pausen på 30 minutter eller kun for den ekstra køretid?

Artikel 12, andet, tredje og femte afsnit

Som anført i forordningens artikel 12, femte afsnit, skal enhver forlængelse af køretiden i henhold til denne undtagelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet med en eventuel hviletid senest tre uger efter undtagelsens anvendelse.

Det er ikke nødvendigt at kompensere for pauser, kun for den ekstra køretid.

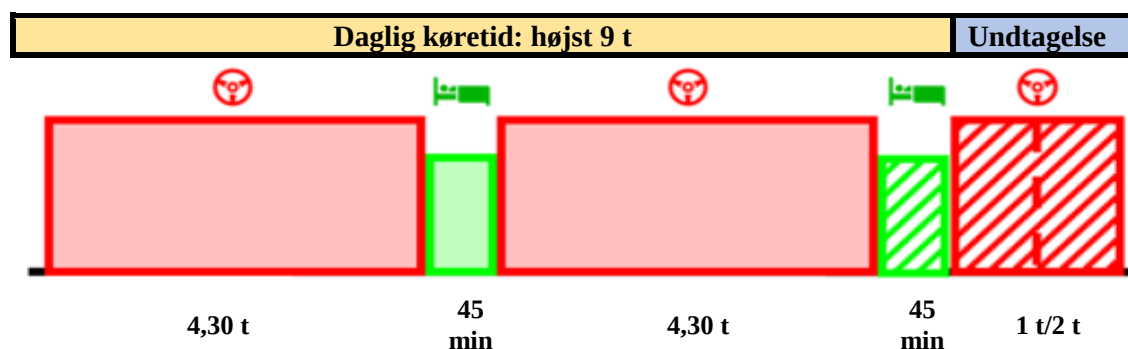
Hvis en fører f.eks. har kørt 1,5 timer længere end den tilladte daglige køretid, bør denne kompenseres for denne forlængede køretid ved at lægge 1,5 timers hviletid til en af førerens ugentlige eller daglige hviletider inden udgangen af den tredje uge efter den pågældende uge.

12. Hvis en fører gør brug af undtagelsen i artikel 12, skal denne så holde en pause på 30 minutter eller 45 minutter efter 4,5 timers kørsel inden den ekstra kørsel?

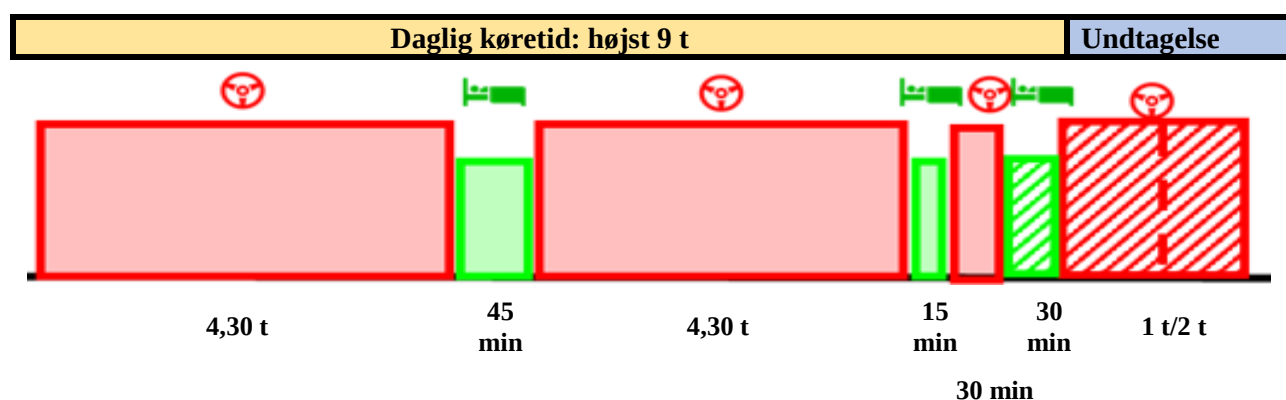
Artikel 12

I henhold til artikel 7, første afsnit, skal føreren holde en pause på mindst 45 minutter efter en køretid på 4,5 timer. Artikel 12, andet og femte afsnit, giver ikke mulighed for at fravige dette krav. Efter 4,5 timers kørsel og inden den efterfølgende køretid skal føreren derfor holde en pause på 45 minutter. Hvis en fører har taget pausen på 45 minutter (eller 30 minutters pause efter en forudgående pause på 15 minutter), og derefter skal køre i yderligere 1-2 timer, er føreren ikke forpligtet til at tage en ekstra pause på 30 minutter, før denne genoptager den yderligere kørsel. I tilfælde, hvor føreren har ret til at køre ti timer i løbet af dagen, og hvis denne allerede har nået den maksimalt tilladte daglige køretid og skal fortsætte med at køre mellem én og to timer for at nå frem til "hjemstedet" med henblik på at holde en ugentlig hviletid, skal denne tage yderligere 30 minutters pause inden denne yderligere kørsel. På den anden side kræves der ikke yderligere 30 minutters pause, når føreren overskrider den daglige køretid med mindre end en time.

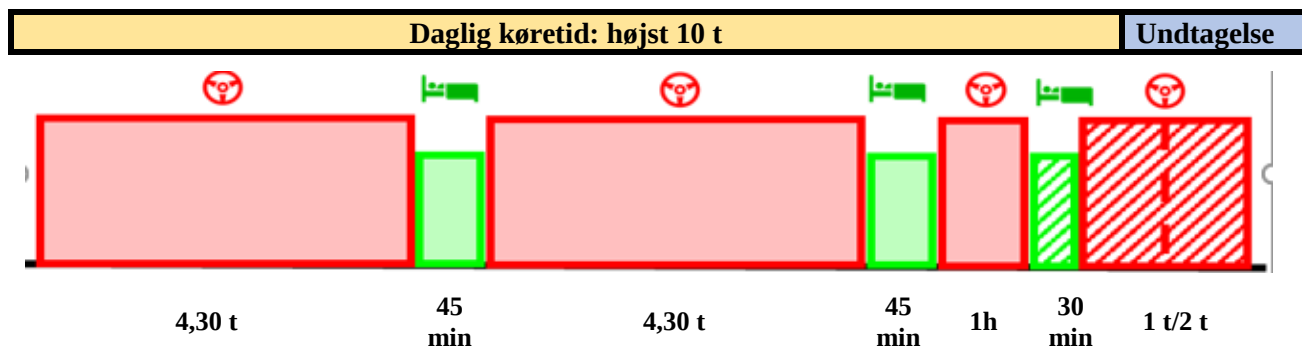
Eksempel 1: En fører kørte i 4,5 timer og tog derefter en pause på 45 minutter. Derefter kørte føreren i yderligere 4,5 timer og tog endnu en pause på 45 minutter. Føreren nåede op på sin daglige maksimalt tilladte køretid på ni timer, men skal køre i yderligere 1-2 timer for at nå frem til "hjemstedet". I så fald kan føreren genoptage kørslen efter de 45 minutters pause i forlængelse af den anden køretid på 4,5 timer.



Eksempel 2: En fører kørte i 4,5 timer og tog derefter en pause på 45 minutter. Derefter kørte føreren i yderligere fire timer, tog en delvis pause på 15 minutter og fortsatte derefter med at køre i yderligere 30 minutter, hvorefter føreren stoppede for at tage 30 minutters pause. Dette er i overensstemmelse med artikel 7, som giver mulighed for at opdele en pause på mindst 45 minutter i to, dvs. en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter). Hvis føreren efter denne pause på 30 minutter skal fortsætte med at køre yderligere 1-2 timer for at nå frem til "hjemstedet", behøver den pågældende ikke at tage yderligere 30 minutters pause.



Eksempel 3: En fører kørte i 4,5 timer og tog derefter en pause på 45 minutter. Derefter kørte føreren i yderligere 4,5 timer og tog endnu en pause på 45 minutter. Hvis førerens daglige køretid er ti timer, kan denne stadig køre i yderligere én time. Hvis føreren efter denne times kørsel skal køre i yderligere 1-2 timer for at nå frem til "hjemstedet", skal den pågældende holde en ny pause på 30 minutter inden den yderligere kørsel.



I alle ovenstående eksempler kan en fører tage sin obligatoriske pause i to omgange, dvs. mindst 15 minutter efterfulgt af mindst 30 minutters pause fordelt over en køretid på 4,5 timer, jf. artikel 7, andet afsnit. Dette har ingen indflydelse på, om føreren er forpligtet (eller ej) til at tage yderligere 30 minutters pause inden den forlængede køretid på 1-2 timer.

V. Flermandsbetjening

- 13. Hvordan bør en pause på 45 minutter registreres i et køretøj i bevægelse for den anden fører, der er involveret i flermandsbetjening, i betragtning af, at takografen automatisk registrerer førerens rådighedstid? Inden for hvilket interval kan føreren tage pausen på 45 minutter, dvs. i begyndelsen eller i slutningen af rådighedsperioden eller i et hvilket som helst tidsrum i rådighedsperioden?**

Artikel 7

I henhold til artikel 7, første afsnit, skal førere senest holde pause efter en køretid på 4,5 timer. Denne pause skal derfor holdes umiddelbart efter køretiden.

En fører, der arbejder i et team (flermandsbetjening), kan tage sin pause på 45 minutter i et køretøj i bevægelse på betingelse af, at føreren ikke er i færd med at hjælpe den fører, der rent faktisk kører køretøjet.

Da de nuværende versioner af takografer ikke gør det muligt at registrere pauser i et køretøj i bevægelse, er det almindelig praksis blandt de håndhævende myndigheder at betragte den efterfølgende 45-minutters periode af førerens tilgængelighed i en situation med flermandsbetjening som en pause.

- 14. Er det muligt at tage en opdelt pause i en situation med flermandsbetjening?**

Artikel 7

Muligheden for at tage en pause på mindst 45 minutter i to dele, som skal være mindst 15 minutter efterfulgt af mindst 30 minutter, er ikke begrænset til solokørsel. Derfor kan førere, der arbejder i et team (flermandsbetjening), i princippet også opdele deres pauser.

Det forekommer imidlertid upraktisk at opdele pausen i situationer med flermandsbetjening, da dette ville betyde, enten at den anden fører kun kører i 15 minutter, mens den første fører holder pause, og derefter overdrager kørslen til den første fører, eller at den første fører holder en pause på 15 minutter i hele den periode på 4,5 timer, hvor den anden fører kører.

VI. Takografer

15. Hvordan kan de håndhævende myndigheder gøre registreringen af på- og aflæsningsaktiviteter gældende, hvis førerne ikke pålægges nogen retlig forpligtelse til at foretage disse registreringer?

Artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) 165/2014

Den anden version af intelligente takografer skal omfatte en ny funktionalitet, hvor køretøjets position automatisk registreres under på- og aflæsning af køretøjet. Registreringen af køretøjets placering skal udløses af føreren, som skal angive en pålæsnings-, aflæsnings- eller samtidig på- og aflæsningsoperation, for at placeringen kan registreres. Denne operation skal indlæses manuelt gennem takografmenuen.

Forordning (EU) nr. 165/2014 pålægger ikke førerne en klar forpligtelse til at registrere på- og aflæsning. Registreringsaktiviteter er imidlertid en vigtig del af en førers arbejde, og det er vigtigt at have et komplet sæt registreringer for at sikre, at kontrollerne er omkostningseffektive og ikke udgør for stor en byrde. Det er derfor afgørende, at førerne får de nødvendige instrukser om, hvordan alle funktioner i intelligente takografer anvendes for at sikre, at alle optegnelser er registreret, og for at undgå langvarige kontroller, navnlig på vejene.