

10. april 2007 FÆRDELSAFDELINGEN
j.nr. 2007-9086-2
ver 04/07

Forskrifter for brug af kontrolapparater

Indhold

Indledning.....	5
Kapitel 1. Brugsforskrifter for det analoge kontrolapparat og for brugen af diagrammark	6
1.1. Førerens brug af kontrolapparat og diagrammark.....	6
1.1.1. Hvem skal udfylde diagramarket.....	6
1.1.2. Hvilke oplysninger skal anføres på diagramarket.....	6
1.1.2.1. Inden kørslen påbegyndes.....	6
1.1.2.2. Når kørslen afsluttes	7
1.1.3. Hvornår skal diagramarket anvendes	7
1.1.3.1. Kørsel, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne ("undtaget-kørsel")	7
1.1.4. Betjening af kontrolapparatet	7
1.1.5. Manuel registrering af tidsgrupper.....	9
1.1.5.1. Registrering af rejsetid, der ligger forud for eller efter overtagelsen af køretøjet	9
1.1.5.2. Registrering af tidsgrupper, der ligger efter, at føreren har forladt køretøjet	9
1.1.5.3. Registrering af "undtaget-kørsel"	10
1.1.5.4. Registrering af tidsgrupper ved flere end to føreres tilstedeværelse.....	10
1.1.6. Udtagning/udskiftning af diagrammark	10
1.1.6.1. Skift af køretøj.....	11
1.1.6.2. Flere førere	11
1.1.6.3. Køretøjet skal anvendes af anden fører.....	11
1.1.7. Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion.....	11
1.1.8. Åbning og lukning af kontrolapparatet.....	11
1.1.9. Force majeure-reglen	12
1.1.10. Medbringelse af diagrammark/førerkort/data under kørslen	12



1.1.11. Aflevering af anvendte diagramark	13
1.2. Transportvirksomhedens forpligtelser ved det analoge kontrolapparat.....	13
1.2.1. Opbevaring af diagramark	13
1.2.2. Udlevering af diagramark til kontrol.....	14
1.2.2.1. Særligt om rutekørsel, hvor diagramark ikke anvendes	14
Kapitel 2. Brugsforskrifter for det digitale kontrolappa- rat og fartskriverkort	15
2.1. Førerens brug af kontrolapparat og førerkort	15
2.1.1. Hvornår skal førerkortet anvendes.....	15
2.1.1.1. Kørsel, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmel- serne ("undtaget-kørsel")	15
2.1.2. Betjening af det digitale kontrolapparat	15
2.1.3. Manuel registrering af tidsgrupper.....	17
2.1.3.1. Registrering af rejsetid, der ligger forud for eller efter overtagelsen af køretøjet	18
2.1.3.2. Registrering af tidsgrupper, der ligger efter, at køretøjet er forladt	18
2.1.3.3. Registrering af "undtaget-kørsel"	18
2.1.3.3.1. Kørsel uden førerkort	19
2.1.3.3.2. Kørsel med førerkort	19
2.1.4. Udtagning af førerkort	19
2.1.4.1. Skift af køretøj.....	19
2.1.4.2. Flere førere	20
2.1.4.3. Køretøjet skal anvendes af anden fører.....	20
2.1.5. Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion.....	20
2.1.6. Hvis førerkortet ikke kan anvendes.....	20
2.1.7. Force majeure-reglen	21
2.1.8. Færge-reglen.....	21
2.1.9. Overførsel af data fra førerkort.....	21
2.1.10. Medbringelse af førerkort/data/diagramark	



under kørslen	22
2.2. Transportvirksomhedens forpligtelser ved det digitale kontrolapparat	23
2.2.1. Anvendelse af virksomhedskort.....	23
2.2.2. Sikring af data fra kontrolapparat og førerkort	23
2.2.2.1. Særligt om sikring af data ved driftsforstyrrelser	24
2.2.3. Opbevaring af data	24
2.2.4. Udlevering af data til kontrol	24
2.2.4.1. Særligt om rutekørsel, hvor førerkort ikke anvendes	25



Indledning

Reglerne om køre- og hviletidsbestemmelserne og kontrolapparat inden for vejtransport findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (køre- og hviletidsforordningen) og i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen) samt i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Det kontrolapparat, som et køretøj er udstyret med, skal anvendes under kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det kan være et analogt kontrolapparat, hvor registrering af tidsgrupper foretages på et diagramark, eller et digitalt kontrolapparat, hvor registreringen foretages dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort.

Generelle brugsforskrifter for kontrolapparatet fremgår af artikel 13-16 i kontrolapparatforordningen og § 4-9 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Forordningerne er trykt som bilag til bekendtgørelsen.

I de følgende afsnit uddybes det, hvorledes et analogt henholdsvis et digitalt kontrolapparat skal bruges i overensstemmelse med køre- og hviletidsbestemmelserne.

Særligt for så vidt angår udstedelse af fartskriverkort til brug for det digitale kontrolapparat henvises til bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, som er ændret ved bekendtgørelse nr. 809 af 4. juli 2006.

Der henvises endvidere til www.politi.dk, som under ”Borgerservice/Færdsel/Køre- og hviletidsreglerne”, bl.a. indeholder en kort gennemgang af køre- og hviletidsbestemmelserne om køretid, pauser og hviletid.

Det fremgår af artikel 13 i kontrolapparatforordningen, at arbejdsgiver og fører skal sørge for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i kontrolapparatforordningens bilag 1 B.

Det bemærkes, at i relation til de nedenfor angivne brugsforskrifter forstås ved en ”arbejdsperiode” tiden, fra føreren påbegynder sit arbejde efter afholdelse af et lovligt hvil, og indtil et nyt lovligt hvil på mindst 9 sammenhængende timer påbegyndes.



Kapitel 1

Brugsforskrifter for det analoge kontrolapparat og for brugen af diagramark

(kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I i kontrolapparatforordningen eller AETR-overenskomsten)

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

1.1. Førerens brug af kontrolapparat og diagramark

1.1.1. Hvem skal udfylde diagramarket

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

1.1.2. Hvilke oplysninger skal anføres på diagramarket

Alle manuelt påførte oplysninger på et diagramark skal være let læselige, og arket må ikke tilsmudses eller beskadiges. Oplysningerne skal anføres tydeligt, fx med kuglepen.

1.1.2.1. Inden kørslen påbegyndes

Inden diagramarket sættes i kontrolapparatet, skal føreren anføre følgende oplysninger på arket:

1. Efternavn og fornavn. Rækkefølgen er underordnet. Det er ikke tilstrækkeligt at anføre initialer, og stempel må ikke anvendes.
2. Startdato og startsted. Startsted kan angives enten med landekode (fx DK), eller land (fx Danmark) eller bynavn (fx Esbjerg).
3. Registreringsnummer på det køretøj, som skal anvendes. Ved skift af køretøj i arbejdsperioden skal registreringsnummeret for hver af de efterfølgende køretøjer anføres i rækkefølge på bagsiden af arket.
4. Kilometerstand på starttidspunktet. Ved skift af køretøj i arbejdsperioden skal det første køretøjs slutkilometer anføres på forsiden, og det nye køretøjs startkilometer anføres på bagsiden sammen med det nye registreringsnummer.
5. Tidspunktet for skift af køretøj. Tidspunktet anføres på bagsiden af diagramarket.



1.1.2.2. Når kørslen afsluttes

Når diagramarket udtages og ikke skal anvendes mere, jf. afsnit 1.1.3. og 1.1.6, skal føreren anføre følgende oplysninger på arket:

1. Slutdato og slutsted. Slutsted kan angives enten med landekode (fx DK), eller land (fx Danmark) eller bynavn (fx Esbjerg).
2. Kilometerstand på sluttidspunktet.

1.1.3. Hvornår skal diagramarket anvendes

Diagramarket skal anvendes fra det øjeblik, føreren overtager køretøjet, og arket skal straks sættes i kontrolapparatet, jf. artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen.

Der må ikke anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagramark.





1.1.3.1. Kørsel, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne ("undtaget-kørsel")

Hvis føreren udfører kørsel, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne ("undtaget-kørsel"), er der ikke krav om anvendelse af diagramark. Såfremt føreren i en arbejdsperiode udfører forudgående eller efterfølgende kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, skal "undtaget-kørsel" registreres som "andet arbejde", jf. afsnit 1.1.5.3.

1.1.4. Betjening af kontrolapparatet

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

Føreren skal betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper optegnes tydeligt hver for sig ved brug af tegnene, der angiver disse. Tegnene, der skal anvendes, og tidsgrupperne, der skal registreres, er følgende:

-  Køretid.
-  Andet arbejde.
-  Rådighedstid.
-  Pauser og hviletid.

Der henvises til artikel 15, stk. 3, i kontrolapparatforordningen, hvor der for så vidt angår "andet arbejde" og "rådighedstid" henvises til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere inden for vejtransport).



Af dette direktiv fremgår følgende om de to begreber:

”Andet arbejde” er navnlig den tid, der bruges til

- på- og aflæsning,
- hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet,
- rengøring og teknisk vedligeholdelse,
- ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets, lastens og passagerernes sikkerhed eller at opfylde lov- og forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.,
- de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor han udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter.

”Rådighedstid” er:

- andre perioder end pauser og hviletid, hvor den mobile arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde. Som rådighedstid anses navnlig perioder, hvor den mobile arbejdstager ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog, samt ventetid ved grænserne og ventetid, der skyldes kørselsforbud.

I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren er begrebet ”rådighedstid” nærmere uddybet i § 2, stk. 4. Det fremgår bl.a. heraf, at for at et tidsrum kan betragtes som rådighedstid, er det en betingelse, at den mobile lønmodtager på forhånd har kendskab til placeringen af disse tidsrum og den forventede varighed heraf. For mobile lønmodtagere, der kører i hold, er den tid, der under kørslen tilbringes ved siden af føreren eller i køje, rådighedstid.

Fortolkningen og administrationen af bestemmelserne i arbejdstidsdirektivet og lov nr. 395 af 1. juni 2005 henhører under Beskæftigelsesministeriet.



For så vidt angår selve betjeningen af det pågældende kontrolapparat henvises til instruktionshæftet for kontrolapparatet eller til forhandleren af kontrolapparatet. Side 9

1.1.5. Manuel registrering af tidsgrupper

Der forekommer situationer, hvor det er nødvendigt, at føreren manuelt registrerer tidsgrupper. Der henvises til artikel 6, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen, der omhandler registrering af ”andet arbejde”, ”undtaget-kørsel” og ”rådighedstid”, og artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen, der omhandler registrering af tidsgrupper i forbindelse med en førers rejse til og fra et køretøj, som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed. Endvidere henvises til artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen, som omhandler registrering af tidsgrupper efter, at føreren har forladt køretøjet. Om ”andet arbejde” og ”rådighedstid” henvises til afsnit 1.1.4.

1.1.5.1. Registrering af rejsetid, der ligger forud for eller efter overtagelsen af køretøjet

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

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

Registreringen skal foretages manuelt af føreren, fx med kuglepen, og den skal være let læselig og ske uden, at diagramarket tilsmudses.

1.1.5.2. Registrering af tidsgrupper, der ligger efter, at føreren har forladt køretøjet


Når føreren har forladt køretøjet og har udtaget diagramarket og derfor er ude af stand til at betjene kontrolapparatet, skal tidsgrupperne ”andet arbejde”, ”rådighedstid” og ”pauser og hvil” registreres manuelt på diagramarket.

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

Registreringen skal foretages ved hjælp af håndskrevne angivelser, fx med kuglepen, automatiske optegnelser eller på anden vis, og den skal være let læselig og ske uden, at diagramarket tilsmudses.



1.1.5.3. Registrering af ”undtaget-kørsel”

Hvis føreren i en arbejdsperiode udfører ”undtaget-kørsel” før eller efter kørsel, der er omfattet af forordningen, skal kørslen registreres manuelt på diagramarket som ”andet arbejde” under tegnet .

Som eksempler kan nævnes følgende:

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

Registreringen skal foretages manuelt af føreren, fx med kuglepen, og den skal være let læselig og ske uden, at diagramarket tilsmudses.

1.1.5.4. Registrering af tidsgrupper ved flere end to føreres tilstedeværelse

Såfremt der er flere end to førere i køretøjet, skal den/de førere, der ikke har mulighed for at have diagramarket i kontrolapparatet, manuelt foretage registrering af tidsgrupperne på diagramarket, fx med kuglepen.

Den tid, der under kørsel tilbringes ved siden af føreren eller i køje, skal registreres som ”rådighedstid”.

1.1.6. Udtagning/udskiftning af diagramark

Diagramarket skal anvendes indtil afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 15, stk. 2, 1. afsnit, 2. punktum, i kontrolapparatforordningen, og må ikke udtages/udskiftes i den periode. Der henvises dog til afsnit 1.1.6.1. Skift af køretøj.

Ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode kan diagramarket udtages. Såfremt føreren overnatter i køretøjet, kan diagramarket blive siddende i kontrolapparatet, medmindre det vil medføre dobbeltmarkering (optegnelser ud over 24 timer). Hvis dobbeltmarkering i den situation kan forudses, skal diagramarket udskiftes, når hvilet påbegyndes. Dette nye diagramark skal anvendes indtil afslutningen af den daglige arbejdsperiode, som følger efter hvilet.



1.1.6.1. Skift af køretøj

Diagramarket må udtages ved skift af køretøj, herunder når diagramarket ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj. Diagramarket skal følge føreren, og vedkommende skal anvende det i det nye køretøj, medmindre diagramarket ikke lovligt kan anvendes i dette. I så fald er det tilladt at skifte diagramarket og isætte et nyt diagramark i det nye køretøj. Anvendes et nyt diagramark, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagramark, og registreringsnummeret på det nye køretøj anføres på bagsiden på det hidtil anvendte diagramark.

Der henvises til § 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

1.1.6.2. Flere førere

Ved flere føreres tilstedeværelse i køretøjet er den nødvendige ombytning af diagramark tilladt. Førerne skal foretage de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, således at kontrolapparatet optegner køretid, tilbagelagt vejstrækning og hastighed for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

1.1.6.3. Køretøjet skal anvendes af anden fører

Diagramarket skal udtages, når føreren forlader køretøjet, fordi det skal anvendes af en anden fører. I et sådant tilfælde skal registrering af andre tidsgrupper end ”køretid” foretages manuelt på diagramarket. Hvis føreren i arbejdsperioden på ny skal føre et køretøj, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, skal han anvende det samme diagramark i køretøjet under forudsætning af, at det passer til kontrolapparatet, jf. afsnit 1.1.6.1.

1.1.7. Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion

Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet, der medfører, at tidsgrupperne i artikel 15, stk. 3, i kontrolapparatforordningen ikke er registreret på diagramarket, skal føreren på diagramarket eller på et særligt ark, der vedlægges diagramarket, anføre navn og kørekortnummer, underskrift og oplysninger om tidsgrupperne samt årsagen til, at arket udfærdiges. Der henvises til artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen.

1.1.8. Åbning og lukning af kontrolapparatet

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

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



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

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

1.1.9. Force majeure-reglen

I tilfælde, hvor føreren fraviger køre- og hviletidsreglerne i overensstemmelse med artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, skal føreren senest ved ankomsten til den egnede holdeplads på bagsiden af diagramarket manuelt angive årsagen til fravigelsen.

1.1.10. Medbringelse af diagramark/førerkort/data under kørslen

Føreren af et køretøj, som er udstyret med et analogt kontrolapparat, skal under kørslen medbringe og på politiets forlangende forevise følgende:

- 1) Diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, vedkommende har brugt de forudgående 15 dage.
- 2) Førerkortet, hvis vedkommende er indehaver af et sådant.
- 3) Alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen.

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

- Hvis et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, beskadiges, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark, jf. artikel 15, stk. 1, 3. afsnit, i kontrolapparatforordningen. Det er Rigspolitiets opfattelse, at hvis førerkortet beskadiges under en arbejdsperiode, kan føreren enten udfylde et reservediagramark eller udskrive oplysningerne om tidsgrupperne for arbejdsperioden fra det digitale kontrolapparat ved kørslens afslutning, således som det er beskrevet i næste eksempel. Hvis førerkortet er beskadiget, før kørslen påbegyndes, skal der laves udskrift, som beskrevet i næste eksempel.



- Hvis et førerkort er beskadiget, ikke fungerer, eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet), fremgår det af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, at føreren skal lave udskrifter. Der henvises til afsnit 2.1.6. ”Hvis førerkortet ikke kan anvendes”.
- Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal der foretages registrering af oplysninger, som anført i artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Der henvises til afsnit 1.1.7. og 2.1.5. ”Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion”.
- Såfremt force majeure-reglen i artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen anvendes, skal oplysninger om årsagen til anvendelsen enten registreres på diagramarket eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat. Der henvises til afsnit 1.1.9. og 2.1.7. ”Force majeure-reglen”.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de anførte perioder dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

1.1.11. Aflevering af anvendte diagramark

Føreren skal snarest muligt aflevere diagramark og manuelle registreringer, som føreren ikke længere skal medbringe under kørslen, jf. afsnit 1.1.10., til den transportvirksomhed, som kørslen er udført for.

Der henvises til § 9, stk. 1, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Anvender transportvirksomheden en lejet/lånt fører, skal denne fører aflevere diagramark til den transportvirksomhed, som har ladet kørslen udføre.

Hvis en fører er ansat af eller står til rådighed for mere end én transportvirksomhed, skal vedkommende give samtlige virksomheder tilstrækkelig information til, at de kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne, jf. artikel 20, stk. 3, i køre- og hviletidsforordningen.

1.2. Transportvirksomhedens forpligtelser ved det analoge kontrolapparat

1.2.1. Opbevaring af diagramark

Transportvirksomheden skal sikre, at alle diagramark, der vedrører kørsel for virksomheden, opbevares omhyggeligt i mindst et år efter anvendelsen, jf. artikel 14, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Virksomheden skal give en fører, der ønsker det, kopi af diagramarkene.

Diagramark skal destrueres et år efter registreringen.

Der henvises til § 7, stk. 8, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.



1.2.2. Udlevering af diagramark til kontrol

Transportvirksomheden skal til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere diagramarkene, som ikke må være tilsmudsede eller beskadigede, jf. artikel 14 i kontrolapparatforordningen.

Ved indkaldelse til virksomhedskontrol skal transportvirksomheden udlevere diagramarkene i den orden, som angives af Rigspolitiet i forbindelse med indkaldelsen til kontrol. Transportvirksomheden skal endvidere udlevere en liste over samtlige registrerede køretøjer for kontrolperioden med angivelse af hvilke førere, der har været anvendt på de enkelte køretøjer.

1.2.2.1. Særligt om rutekørsel, hvor diagramark ikke anvendes

Udfører transportvirksomheden rutekørsel, og er køretøjet ikke udstyret med et analogt kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I i kontrolapparatforordningen, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen, skal der ved indkaldelse til virksomhedskontrol udover en liste over samtlige registrerede køretøjer for kontrolperioden med angivelse af hvilke førere, der har været anvendt på de enkelte køretøjer, indsendes følgende:

- 1) kopi af rutekørselskontrakt for hver rute,
- 2) kopi af køreplan for hver rute, og
- 3) kopi af arbejdstidsplan for de enkelte førere.

Arbejdstidsplanen skal opbevares omhyggeligt i mindst et år efter anvendelsen.

Det bemærkes, at køretøjer, der ikke er udstyret med et kontrolapparat, og som udfører rutekørsel, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen, skal installere og anvende et kontrolapparat senest den 31. december 2007, jf. artikel 26, 2), i køre- og hviletidsforordningen, som ændrer artikel 3 i kontrolapparatforordningen.

Det bemærkes endvidere, at hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat, skal dette anvendes fra den 11. april 2007, hvor den nye køre- og hviletidsforordning træder i kraft.



Kapitel 2

Brugsforskrifter for det digitale kontrolapparat og fartskriverkort

Side 15

(kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B i kontrolapparatforordningen)

I et digitalt kontrolapparat registreres oplysninger om førerens aktiviteter, som kan være køretid, andet arbejde, rådighedstid og pauser og hviletid. Oplysningerne registreres dels i selve kontrolapparatet, dels på det førerkort, som føreren skal anvende under kørslen.

I kontrolapparatet registreres oplysninger om køretøjets aktiviteter og førernes aktiviteter for 365 dage ad gangen, hvorefter der sker en løbende overskrivning.

På førerkortet registreres oplysninger om førerens aktiviteter. På førerkortet registreres oplysninger for 28 dage ad gangen, hvorefter der sker en løbende overskrivning.

Der må ikke anvendes tilsmudsede eller beskadigede førerkort.

Førerkortet er personligt og må kun anvendes af den person, det er udstedt til.

2.1. Førerens brug af kontrolapparat og førerkort

2.1.1. Hvornår skal førerkortet anvendes

Føreren skal anvende sit personlige og gyldige førerkort fra det øjeblik, den pågældende overtager køretøjet, og kortet skal straks sættes i kontrolapparatet.

2.1.1.1. Kørsel, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne ("undtaget-kørsel")

Hvis føreren udfører kørsel, som ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne ("undtaget-kørsel"), er der ikke krav om anvendelse af førerkort. Kørslen kan registreres i kontrolapparatet som kørsel "Out", som i kontrolapparatets display er angivet med symbolet "Out".

Såfremt føreren i en arbejdsperiode udfører forudgående eller efterfølgende kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, skal "undtaget-kørsel" registreres som "andet arbejde", som anført under afsnit 2.1.3.3.

2.1.2. Betjening af det digitale kontrolapparat





Føreren skal manuelt betjene kontrolapparatets indstillingsanordning som anført i artikel 15, stk. 3, i kontrolapparatforordningen, såfremt optegnelser om tidsgrupper ikke registreres automatisk på førerkortet.

Når føreren overtager køretøjet, skal vedkommende, efter at førerkortet er sat i kontrolapparatet, indlæse nationalitetsmærket (landekode) for det land, hvor ved-



kommende påbegynder den daglige arbejdsperiode. Tilsvarende skal vedkommende indlæse nationalitetsmærket for det land, hvor vedkommende afslutter den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 15, stk. 5a, i kontrolapparatforordningen.

Føreren skal betjene kontrolapparatets indstillingsknapper således, at de forskellige tidsgrupper optegnes tydeligt hver for sig ved brug af tegnene, der angiver disse. Tegnene, der skal anvendes, og tidsgrupperne, der skal registreres, er følgende:

-  Køretid.
-  Andet arbejde.
-  Rådighedstid.
-  Pauser og hviletid.

Der henvises til artikel 15, stk. 3, i kontrolapparatforordningen, hvor der for så vidt angår ”andet arbejde” og ”rådighedstid” henvises til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere inden for vejtransport).

Af direktivet fremgår følgende om de to begreber:

”Andet arbejde” er navnlig den tid, der bruges til

- på- og aflæsning,
- hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet,
- rengøring og teknisk vedligeholdelse,
- ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets, lastens og passagerernes sikkerhed eller at opfylde lov- og forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.,
- de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor vedkommende udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter.



”Rådighedstid” er:

- andre perioder end pauser og hviletid, hvor den pågældende arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde. Som rådighedstid anses navnlig perioder, hvor den mobile arbejdstager ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog, samt ventetid ved grænserne og ventetid, der skyldes kørselsforbud.

I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren er begrebet ”rådighedstid” nærmere uddybet i § 2, stk. 4. Det fremgår bl.a. heraf, at for at et tidsrum kan betragtes som rådighedstid, er det en betingelse, at den mobile lønmodtager på forhånd har kendskab til placeringen af disse tidsrum og den forventede varighed heraf. For mobile lønmodtagere, der kører i hold, er den tid, der under kørslen tilbringes ved siden af føreren eller i køje, rådighedstid.

Fortolkningen og administrationen af bestemmelserne i arbejdstidsdirektivet og lov nr. 395 af 1. juni 2005 henhører under Beskæftigelsesministeriet.

For så vidt angår selve betjeningen af det pågældende kontrolapparat henvises til instruktionshæftet for kontrolapparatet eller til forhandleren af kontrolapparatet.

2.1.3. Manuel registrering af tidsgrupper

Der forekommer situationer, hvor det er nødvendigt, at føreren manuelt registrerer tidsgrupper. Der henvises til artikel 6, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen, der omhandler registrering af ”andet arbejde”, ”undtaget-kørsel” og ”rådighedstid”, og artikel 9, stk. 2 og 3, i køre- og hviletidsforordningen, der omhandler registrering af tidsgrupper i forbindelse med en førers rejse til og fra et køretøj, som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed. Endvidere henvises til artikel 15, stk. 2, i kontrolapparatforordningen, som omhandler registrering af tidsgrupper efter, at føreren har forladt køretøjet. Om ”andet arbejde” og ”rådighedstid” henvises til afsnit 2.1.2.

Alle tidsdata i det digitale kontrolapparat registreres i UTC-tid (United Time Coordination (Greenwich-tid)). Manuelle indlæsninger af tidsgrupper skal foretages i UTC-tid. Foretages registrering i lokaltid, er der tale om ukorrekt betjening af kontrolapparatet. Det betyder, at der ved en manuel indlæsning skal omregnes til UTC-tid. Når der skal omregnes fra lokaltid til UTC-tid, anvendes dansk lokaltid med fradrag af tidszone (minus 1 time, dog 2 timer ved sommertid). Skal der fx ske en indlæsning af dansk sommerlokaltid kl. 10.00 om formiddagen, registreres det som kl. 8.00 UTC-tid. Skal der ske en indlæsning af dansk vinterlokaltid kl. 10.00 om formiddagen, registreres det som kl. 9.00 UTC-tid.



2.1.3.1. Registrering af rejsetid, der ligger forud for eller efter overtagelsen af køretøjet


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

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

2.1.3.2. Registrering af tidsgrupper, der ligger efter køretøjet er forladt

Når føreren har forladt køretøjet og har udtaget førerkortet og derfor er ude af stand til at betjene det på køretøjet monterede kontrolapparat, skal tidsgrupperne ”andet arbejde”, ”rådighedstid” og ”pauser og hvil” indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle registreringsmulighed, når føreren på ny anvender førerkortet i et køretøj.

2.1.3.3. Registrering af ”undtaget-kørsel”


Hvis føreren i en arbejdsperiode udfører ”undtaget-kørsel” før eller efter kørsel, der er omfattet af forordningen, skal kørslen registreres som ”andet arbejde” under tegnet .


Som eksempler på registrering af ”undtaget-kørsel” kan nævnes følgende:

- En fører påbegynder med førerkort en arbejdsperiode med en kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, afbryder med et hvil på 5 timer og udfører derefter ”undtaget-kørsel” (fx snerydning). Denne kørsel kan udføres uden eller med anvendelse af førerkort, og kørslen registreres som angivet under afsnit 2.1.3.3.1 ”Kørsel uden førerkort” og afsnit 2.1.3.3.2. ”Kørsel med førerkort”.
- En fører påbegynder arbejdsperioden med ”undtaget-kørsel” og udfører derefter kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne. Denne kørsel kan påbegyndes straks efter ”undtaget-kørslen” eller efter et kortere hvil, der ikke afbryder arbejdsperioden. Den forudgående ”undtaget-kørsel” kan udføres uden eller med anvendelse af førerkort, og kørslen registreres som angivet under afsnit 2.1.3.3.1 ”Kørsel uden førerkort” og afsnit 2.1.3.3.2. ”Kørsel med førerkort”.



2.1.3.3.1. Kørsel uden førerkort

Anvender føreren ikke førerkortet ved forudgående ”undtaget-kørsel”, skal denne kørsel registreres som ”andet arbejde” på førerkortet under tegnet , når føreren påbegynder kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Hvis føreren efter at have udført kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, i arbejdsperioden efterfølgende udfører ”undtaget-kørsel” uden anvendelse af førerkort, skal vedkommende næste gang, førerkortet anvendes, indlæse og registrere ”undtaget-kørslen” på førerkortet som ”andet arbejde” under tegnet .

2.1.3.3.2. Kørsel med førerkort

Anvendes førerkort under ”undtaget-kørsel”, skal kørslen altid registreres i kontrolapparatet som kørsel ”Out”, da kørslen ellers registreres som ”almindelig kørsel”, der vil blive medregnet i førerens samlede køretid i arbejdsperioden.

Såfremt føreren anvender førerkort under ”undtaget-kørsel” og registrerer kørslen som ”Out”, vil kørslen ikke efterfølgende skulle indlæses manuelt som ”andet arbejde”.

Anvender føreren sit førerkort under alle former for kørsel, vil de manuelle indlæsninger på førerkortet således kunne begrænses.

2.1.4. Udtagning af førerkort

Førerkortet skal anvendes indtil afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 15, stk. 2, 1. afsnit, 2. punktum, i kontrolapparatforordningen, og må ikke udtages i den periode. Der henvises dog til afsnit 2.1.4.1. Skift af køretøj.

Ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode kan førerkortet udtages. Såfremt føreren overnatter i køretøjet, kan førerkortet blive siddende i kontrolapparatet.

Hvis et førerkort undtagelsesvis udtages i arbejdsperioden med henblik på, at transportvirksomheden kan overføre, gemme og sikre data, skal kontrolapparatet være indstillet på ”andet arbejde” i den pågældende periode, og der skal laves en udskrift fra kontrolapparatet, hvorpå føreren anfører årsagen til udtagningen af førerkortet.

2.1.4.1. Skift af køretøj

Førerkortet kan udtages ved skift af køretøj, herunder når førerkortet ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj.

Der henvises til § 5 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.



2.1.4.2. Flere førere

Ved flere føreres tilstedeværelse i køretøjet er den nødvendige ombytning af førerkort tilladt. Førerne skal sørge for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i kontrolapparatet i overensstemmelse med kontrolapparatets brugsanvisning.

2.1.4.3. Køretøjet skal anvendes af anden fører

Førerkortet skal udtages, når føreren forlader køretøjet, fordi det skal anvendes af en anden fører.

Der henvises til § 5 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

2.1.5. Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion

Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet, der medfører, at tidsgrupperne i artikel 15, stk. 3, i kontrolapparatforordningen ikke længere registreres eller kan udskrives fejlfrit, skal føreren på et særligt ark, der vedlægges førerkortet, anføre navn og førerkortnummer, underskrift og oplysninger om tidsgrupperne samt årsagen til, at arket udfærdiges. Der henvises til artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen.

2.1.6. Hvis førerkortet ikke kan anvendes

I ganske særlige tilfælde kan et køretøj føres uden anvendelse af førerkortet. Det drejer sig om tilfælde, hvor et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet). Det fremgår af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, at føreren i disse situationer skal gøre følgende:

Ved kørsels begyndelse:

- udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og anføre følgende på udskriften:
 - oplysninger om navn, nummer på kørekort eller førerkort og underskrift, og
 - tidsgrupperne for ”andet arbejde”, ”rådighedstid” og ”pauser og hvil”.

Ved kørsels afslutning:

- udskrive oplysninger om de perioder, som kontrolapparatet har registreret,
- anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørsels begyndelse, når de ikke er registreret af kontrolapparatet, og
- anføre oplysninger om navn, nummer på kørekort eller førerkort og underskrift.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at kørsel uden førerkort i de anførte situationer, hvor et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet), forudsætter, at føre-



ren straks ansøger om et erstatningskort, således at det kan dokumenteres, at der foreligger en sådan særlig situation, hvor førerkortet ikke kan anvendes. Side 21


Som dokumentation skal en kopi af ansøgningen om erstatningskortet, som er bekræftet af kørekortkontoret, hvortil ansøgningen er indleveret, medføres under kørslen og forevises for politiet på forlangende.

Bestemmelsen kan **ikke** anvendes, hvis førerkortet er glemt.

2.1.7. Force majeure-reglen

I tilfælde, hvor føreren fraviger køre- og hviletidsreglerne i overensstemmelse med artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, skal føreren senest ved ankomsten til den egnede holdeplads på en udskrift fra kontrolapparatet manuelt angive årsagen til fravigelsen.

2.1.8. Færge-reglen

I tilfælde, hvor køretøjet transporteres med færge eller jernbane, og føreren vil anvende færgereglen i artikel 9 i køre- og hviletidsforordningen vedrørende det daglige hvil, skal denne transport registreres i kontrolapparatet under symbolet , som er symbolet for færge/tog i kontrolapparatets display.

2.1.9. Overførsel af data fra førerkort

Føreren skal medvirke til, at den transportvirksomhed, som kørslen udføres for, kan overføre, gemme og sikre data fra førerkortet, jf. § 7, stk. 3 og 6, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Føreren skal på begæring af transportvirksomheden aflevere sit førerkort, således at transportvirksomheden kan overføre, gemme og sikre data fra kortet. Der henvises til § 9, stk.2, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Føreren skal endvidere aflevere alle manuelle registreringer og udskrifter, som føreren ikke længere skal medbringe under kørslen, jf. afsnit 2.1.10., til den transportvirksomhed, som kørslen er udført for. Der henvises til § 9, stk. 1, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Anvender transportvirksomheden en lejet/lånt fører, skal denne fører aflevere de ovenfor anførte oplysninger og førerkortet til den transportvirksomhed, som har ladet kørslen udføre.

Hvis en fører er ansat af eller står til rådighed for mere end én transportvirksomhed, skal vedkommende give samtlige virksomheder tilstrækkelig information til, at de kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne, jf. artikel 20, stk. 3, i køre- og hviletidsforordningen.

2.1.10. Medbringelse af førerkort/data/diagramark under kørslen

Føreren af et køretøj, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, skal under kørslen medbringe og på politiets forlangende forevise følgende:



- 1) Sit personlige førerkort.
- 2) Alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen.
- 3) Diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, vedkommende har brugt de forudgående 15 dage, hvis vedkommende i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et analogt kontrolapparat.

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

- Hvis et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, beskadiges, skal det beskadigede diagramark eller førerkort af førerne vedlægges det reserveark, som erstatter det beskadigede ark, jf. artikel 15, stk. 1, 3. afsnit, i kontrolapparatforordningen. Det er Rigspolitiets opfattelse, at hvis førerkortet beskadiges under en arbejdsperiode, kan føreren enten udfylde et reservediagramark eller udskrive oplysningerne om tidsgrupperne for arbejdsperioden fra det digitale kontrolapparat ved kørslens afslutning, således som det er beskrevet i næste eksempel. Hvis førerkortet er beskadiget før kørslen påbegyndes, skal der laves udskrift, som beskrevet i næste eksempel.
- Hvis et førerkort er beskadiget, ikke fungerer, eller ikke er i førerens besiddelse (hvorved forstås, at førerkortet er stjålet eller er bortkommet), fremgår det af artikel 15, stk. 1, 5. afsnit, at føreren skal lave udskrifter. Der henvises til afsnit 2.1.6. ”Hvis førerkortet ikke kan anvendes”.
- Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal der foretages registrering af oplysninger, som anført i artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen. Der henvises til afsnit 1.1.7. og 2.1.5. ”Driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion”.
- Såfremt force majeure-reglen i artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen anvendes, skal oplysninger om årsagen til anvendelsen enten registreres på diagramarket eller på en udskrift fra det digitale kontrolapparat. Der henvises til afsnit 1.1.9. og 2.1.7. ”Force majeure-reglen”.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de anførte perioder dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.



2.2. Transportvirksomhedens forpligtelser ved det digitale kontrolapparat

Side 23

2.2.1. Anvendelse af virksomhedskort

Transportvirksomheden skal have et virksomhedskort, der identificerer virksomheden, og som gør det muligt at vise, overføre og printe data fra kontrolapparater i køretøjer, som virksomheden bruger.

Transportvirksomheden skal før ibrugtagning af et køretøj anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at fremtidige data i kontrolapparatet registreres som tilhørende transportvirksomheden.

Ophører brugen af et køretøj i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden anvende virksomhedskortet i kontrolapparatet og sikre, at registrering af data til virksomheden ophører.

Transportvirksomheden skal anvende virksomhedskortet for at få adgang til data i kontrolapparatet og ved overførsel, lagring og sikring af data til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

Der henvises til § 6 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

2.2.2. Sikring af data fra kontrolapparat og førerkort

Transportvirksomheden har ansvaret for, at alle data fra kontrolapparat og førerkort overføres, gemmes og sikres og er til rådighed i forbindelse med politiets kontrol.

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre samtlige data, der er registreret i kontrolapparatet og på førerkort, der anvendes af førere, som udfører kørsel for virksomheden. Data skal overføres til et eksternt edb-medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet, mindst hver 2. måned.

Transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, der udfører kørsel for virksomheden, mindst hver 21. dag.

Transportvirksomheden skal på anmodning give en fører kopi af vedkommendes data, der er overført fra førerkortet, af vedkommendes udskrifter og af eventuelle særlige ark, der er udfærdiget i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, 1. afsnit, i kontrolapparatforordningen.

Transportvirksomheden skal endvidere overføre, gemme og sikre data fra førerkort, når føreren ophører med at udføre kørsel for virksomheden.



Ophører brugen af et køretøj i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden overføre, gemme og sikre data, der er registreret i kontrolapparatet. Tilsvarende gælder ved videresalg af køretøjet eller ved udskiftning af kontrolapparatet.

Der henvises til § 7, stk. 1-6, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

2.2.2.1. Særligt om sikring af data ved driftsforstyrrelser

Transportvirksomheden skal ved driftsforstyrrelser på kontrolapparatet straks overføre, gemme og sikre data. Er det ikke muligt at overføre, gemme og sikre data, skal disse udskrives. Kan data hverken overføres eller udskrives, skal virksomheden ved en attest udstedt af et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på kontrolapparater, dokumentere, at dataoverførsel og/eller dataudskrivning ikke er mulig. Attesten skal opbevares af transportvirksomheden i mindst et år.

Der henvises til § 7, stk. 7, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

2.2.3. Opbevaring af data

Transportvirksomheden skal opbevare overførte data fra kontrolapparat og førerkort i sikret form i mindst et år efter registreringen. For samme tidsrum skal transportvirksomheden opbevare de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparatet, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet fx ved driftsforstyrrelser og ved anvendelse af force majeure-reglen, jf afsnit 2.1.10., samt den attest, som et værksted skal udfærdige ved manglende dataoverførsel og/eller dataudskrivning.

Data og udskrifter skal destrueres et år efter registreringen.

Data fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden har overført, skal gemmes og sikres i originalt format og med intakte digitale signaturer.

Der henvises til § 7, stk. 8, og § 8, stk. 1, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

2.2.4. Udlevering af data til kontrol

Transportvirksomheden skal til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere data fra kontrolapparat og førerkort i form af kopi af de originale datafiler, som virksomheden har overført fra kontrolapparatet, gemt og sikret i originalt format og med intakte digitale signaturer.

Data skal udleveres på et edb-medie og i et filformat, som angives af Rigspolitiet.

Transportvirksomheden skal ligeledes til enhver tid på forlangende af politiet forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra kontrolapparat og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet fx ved driftsforstyrrelser og ved anvendelse af force majeure-reglen, jf. afsnit 2.1.10.,



samt den attest, som et værksted skal udfærdige ved manglende dataoverførsel og/eller dataudskrivning. Side 25

Der henvises til § 8, stk. 2, i køre- og hviletidsbekendtgørelsen .

Ved indkaldelse til virksomhedskontrol skal transportvirksomheden foruden de anførte data på forlangende udlevere en liste over samtlige registrerede køretøjer for kontrolperioden med angivelse af hvilke førere, der har været anvendt på de enkelte køretøjer.

2.2.4.1. Særligt om rutekørsel, hvor førerkort ikke anvendes

Udfører transportvirksomheden rutekørsel, og er køretøjet ikke udstyret med et digitalt kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B i kontrolapparatforordningen, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen, skal der ved indkaldelse til virksomhedskontrol udover en liste over samtlige registrerede køretøjer for kontrolperioden med angivelse af hvilke førere, der har været anvendt på de enkelte køretøjer, indsendes følgende:

- 1) kopi af rutekørselskontrakt for hver rute,
- 2) kopi af køreplan for hver rute, og
- 3) kopi af arbejdstidsplan for de enkelte førere.

Arbejdstidsplanen skal opbevares omhyggeligt i mindst et år efter anvendelsen.

Det bemærkes, at køretøjer, der ikke er udstyret med et kontrolapparat, og som udfører rutekørsel, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen, skal installere og anvende et kontrolapparat senest den 31. december 2007, jf. artikel 26, 2), i køre- og hviletidsforordningen, som ændrer artikel 3 i kontrolapparatforordningen.

Det bemærkes endvidere, at hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat, skal dette anvendes fra den 11. april 2007, hvor den nye køre- og hviletidsforordning træder i kraft.

