

Artikkel 6

1. *Daglig kjøretid skal ikke overstige ni timer.*

Den daglige kjøretiden kan likevel utvides til inntil ti timer inntil to ganger i uken.

2. *Ukentlig kjøretid skal ikke overstige 56 timer, og skal ikke føre til overskridelse av den øvre grensen for arbeidstid per uke som er fastsatt i direktiv 2002/15/EF.*

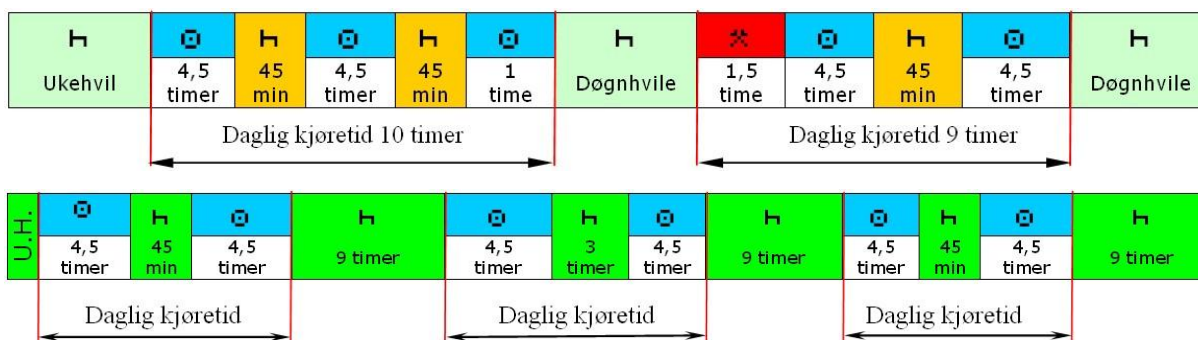
3. *Sammenlagt kjøretid i løpet av to på hverandre følgende uker skal ikke overstige 90 timer.*

4. *Daglig og ukentlig kjøretid skal omfatte all kjøretid på Fellesskapets eller en tredjestats territorium.*

5. *En fører skal registrere som «annet arbeid» all medgått tid i henhold til beskrivelsen i artikkel 4 bokstav e), og all tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordnings virkeområde, samt registrere all «tid føreren står til rådighet», som definert i artikkel 15 nr. 3 bokstav c) i forordning (EØF) nr. 3821/85, som er medgått siden siste døgn- eller ukehvil. Denne registreringen skal gjøres enten for hånd på en diagramskive eller på en utskrift, eller ved bruk av manuelt registreringsutstyr på en fartsskriver.*

Artikkel 6 nr. 1

Den daglige kjøretiden er samlet kjøretid fra det tidspunktet føreren starter kjøringen etter en hvileperiode fram til neste hvileperiode. I denne sammenheng kan disse hvileperiodene være uke- eller døgnhvil. Hovedregelen er at kjøretiden ikke skal overstige 9 timer, men den kan utvides til 10 timer to ganger i uken.

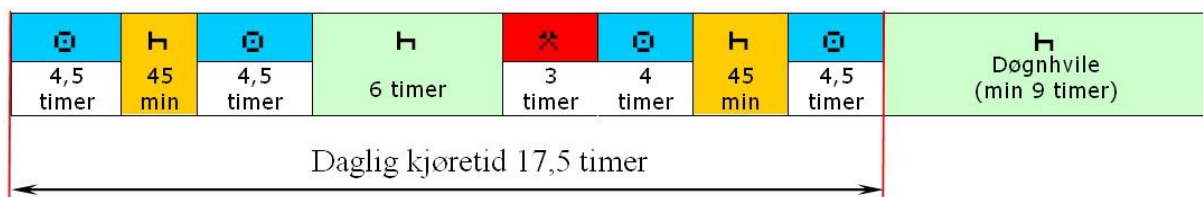


Beregning av daglig kjøretid:

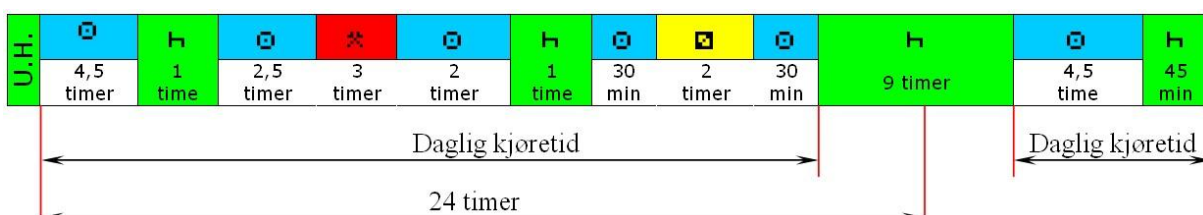
Kommisjonen har i samarbeid med medlemslandene arbeidet frem en felles akseptabel måte å beregne daglig kjøretid. Bakgrunnen er at kontrollmyndighetene i de ulike landene har hatt en ulik praksis ved beregning av daglig kjøretid når det ikke har vært avholdt en godkjent hvil i tråd med regelverket. Det er et ønske å få en harmonisert fortolkning av brudd, og at medlemslandene skal ha en lik sanksjonering for brudd på daglig kjøretid i medlemslandene. Norge vil følge anbefalingen som er tatt inn som en *Commission Implementing Decision* av 7. juni 2011.

Daglig kjøretid er definert i denne forordningens artikkel 4 bokstav k) som den totale kjøretiden mellom slutten av en døgnhvile og begynnelsen av neste døgnhvile eller mellom en døgnhvile og en ukehvil. Døgnhvile er som hovedregel 11 timer, jf. artikkel 4 bokstav g). Den kan alternativt tas som en døgnhvile på 3 + 9 timer, eller en redusert døgnhvile på 9 timer. I løpet av en 24-timersperiode etter at foregående døgn- eller ukehvil er avsluttet skal føreren ha gjennomført en ny døgnhvile.

Det som følger av *Commission Implementing Decision* er at kalkulering av daglig kjøretid skal slutte ved begynnelsen av en sammenhengende hvileperiode på minst 7 timer. Den daglige kjøretiden begynner ved slutten av en hvileperiode på minst 7 timer. Det betyr at dersom det har vært avholdt minst 7 timers hvil, vil dette være å anse som et brudd på regelverket om døgnhvile. Dersom det er avholdt mindre enn 7 timers hvil, vil kjøretiden legges sammen og regnes helt frem til godkjent døgn- eller ukehvil.



I eksempelet under vil ikke daglig kjøretid beregnes over flere dager, selv om det er brudd på døgnhvilen, dette fordi sjåføren har avholdt en godkjent døgnhvile før han starter opp igjen på ny kjøreperiode.



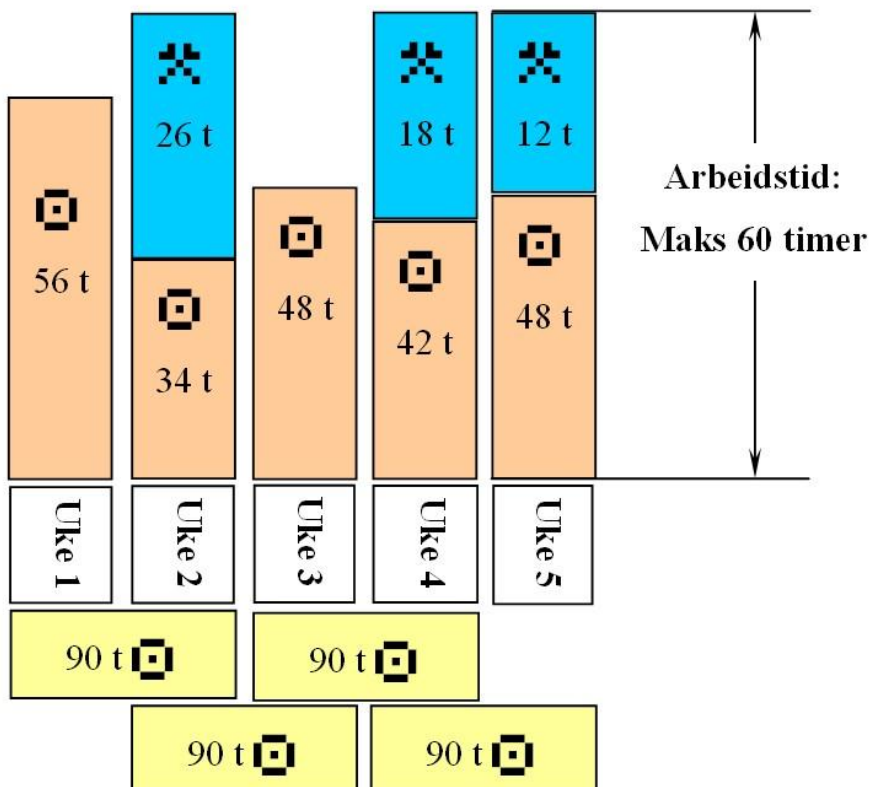
Artikkel 6 nr. 2

Ukentlig kjøretid gjør at det kan kjøres inntil 10 timer to ganger per uke innenfor en uke fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00 («fixed week»). Det betyr at det for eksempel kan kjøres 10 timer lørdag, søndag, mandag og tirsdag.

Det forutsettes at den totale ukentlige kjøretiden som er beskrevet i nr. 1 aldri kan bli mer enn 56 timer. Med andre ord kan en sjåfør for eksempel legge opp sin kjøring slik at han får 9 timer x 4 og 10 timer x 2 per uke, som til sammen utgjør 56 timer.

Kjøretiden må ses i sammenheng med den totale arbeidstiden. Definisjonen av «arbeidstid» følger av direktiv 2002/15/EF artikkel 3 bokstav a). Inn under arbeidstid hører i utgangspunktet all den tiden arbeidstakeren er på arbeidsplassen sin og står til disposisjon for arbeidsgiveren. Se mer under kommentarer til artikkel 4 bokstav e). Reglene er tilpasset forholdene i transportbransjen, og definisjonen er felles i hele EØS-området.

Det må foreligge en arbeidsavtale for å kunne ha 56 timer kjøring. Mer om dette følger i forskrift om arbeidstid for sjåførere.



Artikkel 6 nr. 3

Sammenlagt kjøretid i løpet av to på hverandre følgende uker skal ikke overstige 90 timer. Dette betyr at hvis en sjåfør har kjørt maksimalt antall timer den første uken (56 timer), kan han bare kjøre 34 timer i den andre uken.

L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T
Uke1		Uke 2						Uke 3						Uke 4					
Ukehvile (uke 1)		Kjøring 9 timer	Kjøring 9 timer	Kjøring 9 timer	Kjøring 9 timer	Red. Ukehvile (uke 2)	Kjøring 10 timer	Kjøring 10 timer	Kjøring 10 timer	Kjøring 10 timer	Kjøring 9 timer	Kjøring 5 timer	Ukehvile (uke 3) (Selv om ukehvilen er avvirket på lørdag, har ikke føreren mer ukentlig kjøretid)			Kjøring 10 timer	Kjøring 9 timer	Kjøring 9 timer	Kjøring 10 timer
		4					6								4				
		24- timers perioder					24- timers perioder								24- timers perioder				
		Ukentlig kjøretid: 56 timer						Ukentlig kjøretid: 34 timer						Ukentlig kjøretid: 38 timer					
To ukers kjøretid: 90 timer																			

Artikkel 6 nr. 4

Bestemmelsen skal gjelde for kjøretid uavhengig av om det krysses en landegrense eller ikke. Uavhengig av hvor det kjøres, innenfor eller utenfor EØS område, skal kjøretiden regnes i daglig og ukentlig kjøretid.

Artikkel 6 nr. 5 – Registrering av «annet arbeid»

Det følger av denne bestemmelsen et krav for sjåføren om å registrere annet arbeid. Føreren skal registrere all tid som er medgått til annet arbeid siden siste døgn- eller ukehvil.

Annet arbeid vil omfatte arbeid både innenfor og utenfor transportnæringen, tid som benyttes til lastning, lossing, kontorarbeid, vasking og vedlikehold av kjøretøy, m.m. I tillegg er det etter avgjørelsen i *Skills*-saken klart at tid som en fører bruker på transport som er nødvendig for å overta et fartsskriverkjøretøy, og som befinner seg et annet sted enn på førerens hjemsted eller arbeidsgivers driftssted, skal betraktes som annet arbeid. Det samme gjelder i en viss grad

utføring av transport som er unntatt forordningens virkeområde. Det betyr at den tidligere rettstilstanden, som var uklar frem til *Skills*-saken, nå er løst gjennom forordning 561/2006.

For eksempel vil kontorarbeid være å anse som annet arbeid. En sjåfør som kommer på jobben klokken 08.00 og jobber på kontoret frem til 09.00, må registrere denne timen som annet arbeid i fartsskriveren.

Hvis føreren i løpet av arbeidsdagen utfører unntakskjøring etter regelverket, skal unntakskjøringen også registreres som annet arbeid.

Unntakskjøring vil være når sjåføren utfører annen kjøring som ikke er omfattet av regelverket om kjøre- og hviletid. Dette er det vi omtaler som «blandet kjøring». All den tid en sjåfør kjører et kjøretøy i kommersiell hensikt som ikke er omfattet av bestemmelsene om kjøre- og hviletid, vil denne kjøringen måtte registreres som annet arbeid. Et eksempel er persontransport i rute under 50 km, jf. forskriften § 2 og forordningen art. 3 a), drosjeskjøring med vanlig personbil, eller snømåking som kan sies å være en del av såkalt vegvedlikehold etter artikkel 13 nr. 1 bokstav h). Dersom denne kjøringen gjøres innimellom kjøring som er underlagt regelverket, for eksempel vanlig godstransport, skal unntakskjøringen registreres som annet arbeid. I førerens arbeidsperiode blir det således utført både kjøring og annet arbeid.

All manuell registrering registreres enten for hånd på en diagramskive eller på en utskrift dersom kjøretøyet er utstyrt med analog fartsskriver. Har kjøretøyet digital fartsskriver, skal en bruke den manuelle registreringsfunksjonen på den digitale fartsskriveren, slik at registreringene blir lagret i sjåførkortet.

Tilsvarende gjelder for rådighetstid. Dette vil være relevant for tosjåførsordning.

Fraværsskjema (*Leave Letter*):

Det er etter regelverket bare krav til registrering ved bruk av fartsskriver. Det følger av Kontrolldirektivet 2006/22/EC artikkel 11 nr. 3 at kommisjonen skal utarbeide et skjema som sjåføren kan bruke når han har vært fraværende på grunn av sykdom, ferie eller unntakskjøring, jf. også forordning 3821/85 artikkel 15 nr. 7.

EU-kommisjonen har i avgjørelse 2009/959/EU åpnet for at medlemslandene kan gi krav til annen form for registrering. Dette er blitt omtalt som *Leave Letter*. Dette er et fraværsskjema for tilfeller der fartsskriveren ikke har gjort registreringer fordi sjåføren har vært syk, ferie, hvil, hatt unntakskjøring, eller lignende. Det er ikke meningen at et slikt skjema skal brukes for å registrere aktiviteter som allerede er registrert av fartsskriveren.

Dette skjemaet er ikke obligatorisk å innføre for medlemslandene, men noen land har innført dette som obligatorisk dokumentasjon. Siden det ikke er et krav i regelverket om å ta i bruk et slikt skjema, mener Vegdirektoratet det er tvilsomt at det kan kreves fremvist av sjåfører som kjører internasjonal transport og som kommer til et land der dette er obligatorisk. Vegdirektoratet er av den oppfatning at et slikt skjema bør begrenses til bruk ved nasjonal transport.

Men av erfaring vet vi at norske sjåfører har blitt bøtelagt for ikke å bruke et slikt fraværsskjema i de land der det er innført, og at sjåfører må vise det frem ved kontroll i internasjonal transport i de landene som krever dette. Slik sett vil Vegdirektoratet anbefale å bruke et slikt skjema. Det kan hentes ut på www.vegvesen.no/Kjoretoy/Yrkestransport/Kjore+og+hviletid. Hvilke land som har innført det som obligatorisk, kan man finne på EU sine hjemmesider. Norge har ikke innført dette som et krav, og vil heller ikke gjøre det.