

STILLADSSEKTIONEN

Til:  
Justitsministeriet, Slotholmsgade 10, 1216 København K.  
Retsudvalget, Folketinget, Christiansborg, 1240 København K.  
Trafikudvalget, Folketinget, Christiansborg, 1240 København K.

5. november 2012  
Dokumentnr.: 218835

**Henvendelse vedr. dispensation fra Køre- og hviletidsreglerne**

Dansk Byggeri retter denne henvendelse på vegne af vores medlemmer i Stilladssektionen<sup>1</sup>. Med henvisning til bl.a. regeringens *Virksomhedsforum for enklere regler* ønsker sektionens medlemmer en undtagelse eller en dispensation fra køre- og hviletidsreglerne, idet disse meget komplicerede og administrationstunge regler er en voldsom administrativ byrde dels for stilladsmontørteamet (førere og medførere) og dels for kontorpersonalet samt for den enkelte virksomheds direktion.

Erhvervs- og vækstminister Ole Sohn udtaler i pressemeddelelsen den 17. maj 2012: *Virksomhederne skal bruge deres tid på at drive forretning, ikke på unødvendigt administrativt arbejde*".

Jf. justitsministeriets bekendtgørelse 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelser i vejtransport og EU forordning 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport er udgangspunktet, at alle lastbiler med en tilladt totalvægt på mere end 3,5 tons er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Regelsættet hjemler mulighed for, at der på nationalt plan og under visse betingelser, kan undtages en række særligt indrettede køretøjer eller en række særlige kørselsformål fra bestemmelserne.

En sådan undtagelsesbestemmelse findes fx i forordningens artikel 13 litra d, hvoraf det fremgår at:

*Køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons som benyttes*

*- til transport af materiel, udstyr eller maskiner som føreren benytter under udøvelse af sit erhverv*

er undtaget fra regelsættet.

*Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 50 km kilometer fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet.*

<sup>1</sup> Dansk Byggeri Stilladssektionen ([www.stilladssektionen.dk](http://www.stilladssektionen.dk)) har ca. 70 medlemsvirksomheder fordelt over hele landet.

Denne undtagelsesbestemmelse kan anvendes inden for stilladssektionens fagområde, idet førerne af lastbilen ikke har kørslen som hovedaktivitet, men har stilladsopsætning som hovedaktivitet og at arbejdsområdet langt overvejende kan holdes inden for en radius på 50 km fra køretøjets hjemsted.

Problemet med udnyttelse af denne undtagelsesbestemmelse er, at lastbilen ikke må have en totalvægt på mere end 7,5 tons.

Langt den overvejende del af stilladsvirksomhedernes vognpark er lastbiler med en totalvægt på mellem 12 og 23 tons totalvægt.

Grunden hertil er, at stilladsmontørerne ofte har behov for at kunne anvende en lastbilmonteret kran til læsning og losning af stilladsudstyr. Disse krantyper monteres ikke på lastbiler med en totalvægt på 7,5 tons eller mindre, idet der i så fald ikke ville være nogen nyttelast tilbage på køretøjet.

Bestemmelsen med den maksimale totalvægt på 7,5 tons blev indført i.f.m en revision af reglerne i 2007.



Før revisionen i 2007 fandtes bestemmelsen også, men var dengang uden begrænsningen på 7,5 tons totalvægt. Alle "stilladskøretøjer" var således undtaget fra køre- og hviletidsreglerne før revisionen i 2007

Situationen er derfor således pt., at hvis et stilladsmontørteam anvender en lastbil med en totalvægt på højst 7,5 tons er de undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, modsætningsvis hvis de anvender en lastbil med en totalvægt på mere end 7,5 tons er de omfattet af regelsættet.

Det er altså en teknisk bestemmelse fra EU i 2007, der nu medfører store unødvendige administrative byrder for erhvervet.

Såfremt en kørsel er omfattet af køre- og hviletidsreglerne indtræder flere forpligtigelser på flere niveauer:

Virksomhedsledelsen skal:

- Planlægge og tilrettelægge medarbejdernes arbejdsdag, således at køre- og hviletidsreglerne kan overholdes
- Instruere og undervise medarbejderne i reglerne
- Føre regelmæssig kontrol (egenkontrol) med at reglerne (køre- og hviletidsreglerne samt reglerne for brug af kontrolapparater) overholdes.
- Downloade alle førerkort mindst hver 21. dag
- Downloade alle digitale kontrolapparater (tachografer) mindst hver 2. måned
- Tage elektronisk backup af alle downloadede data
- Opbevare alle downloadede data samt alle diagrammark, udskrifter mv. i et år.

Førerne og medførerne skal:

- Overholde alle køre- og hviletidsregler (køretid, andre arbejdsperioder, pauser og hviletid)
- Overholde alle regler om brug af kontrolapparat (fartskiver og tachograf), herunder at indstille kontrolapparatets arbejdstidsregistreringsknap i forbindelse med hvert aktivitetsskift.
- Medbringe alle diagramark, udskrifter mv. i 28 kalenderdage.
- Medbringe førerkort til tachografen – hvis et sådan haves.
- Aflevere alle diagramark, udskrifter mv. på kontoret efter 28 dage.

Særligt arbejdsopgaven med at få indsamlet alle diagramark efter 28 dage er en stor og ofte næsten uoverkommelig opgave. Førere og medførere har skiftet bil mange gange i den forløbne periode. Diagramark bliver væk, ligger i bilerne, i tøj, der vaskes osv.

Hver gang en fører eller en medfører begår en formel fejl fx ukorrekt brug af kontrolapparat koster det en bøde til førerne eller medføreren på 3.000 kr. pr. fejl + et "køre- og hviletidsklip", der indebærer, at såfremt en fører eller medfører begår 6 formelle fejl (betjeningsfejl) inden for en periode på 3 år, frakendes han kørekortet betinget i 3 år. En betinget frakendelse af kørekortet medfører desuden at den pågældende skal til en kontrollerende køreprøve.

Virksomheden får 6.000 kr. i bøde for hver formel fejl (betjeningsfejl) en fører eller en medfører begår.

Eksempelvis koster et bortkommet diagramark virksomheden en bøde på 6.000 kr. – og det er pr. bortkommet diagramark).

Køre- og hviletidsreglerne er for så vidt OK, men de skal holdes op virkeligheden.

En fører eller en medfører kommer aldrig i nærheden af at overtræde de materielle køre- og hviletidsregler som fx for meget køretid, for få eller for korte pauser eller for lidt dagligt eller ugentligt hviletid.

De unødvendige administrative byrder, der er forbundet med at være omfattet af køre- og hviletidsreglerne er helt ude af proportioner – særligt når det ligger fast at et stilladsmontørteam i gennemsnit kører mellem 20-40 km. pr. arbejdsdag. Resten af arbejdsdagen går med at sætte stilladser op eller nedtage dem igen.

Der er intet færdselssikkerhedsmæssigt incitament til at "stilladskøretøjer, der holder sig inden for 50 km zonen, skal være omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Rent arbejdstidsmæssigt er der heller intet incitament, idet førere og medførere af køretøjer, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne altid vil være omfattet af de almindelige arbejdstidsregler og eller en lokal overenskomst.

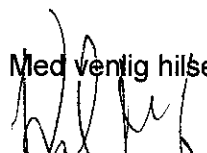
Der vedlægges en beskrivelse af et dagsforløb for et stilladsteam. Beskrivelsen beskriver de rutiner og opgaver en fører eller en medfører dagligt skal udføre, såfremt de er underlagt køre- og hviletidsreglerne.

På det foreliggende grundlag anmoder vi om, at myndighederne undersøger muligheden for at "stilladskøretøjer" igen undtages fra køre- og hviletidsbestemmelserne – dog kun for så vidt at kørslen holdes inden for en radius på 50 km fra virksomhedens hjemsted.

Problemstillingen bør endvidere indgå i Vækstforums videre arbejde.

Vi stiller os naturligvis gerne til rådighed for en drøftelse af problemstillingen og bidrager naturligvis også gerne med konstruktive forslag til løsningsmodeller

Med venlig hilsen



Kurt Bo Jensen  
Formand for Stilladssektionen,  
Dansk Byggeri

## STILLADSSEKTIONEN

### Beskrivelse af et køre- og hviletidsdagsforløb for et stilladsmontørteam

Beskrivelsen taget udgangspunkt i et stilladsmontørteam, der typisk består af 2 mand og én lastbil. Ofte består et team af 3 mand.

De fleste lastbiler i stilladsbranchen er - pga. lastbilens alder - forsynet med et analogt kontrolapparat, en såkaldt fartskriver. I fartskriveren benyttes et diagramark (papskive), hvorpå den enkelte fører eller medførers arbejdstidsgrupper optegnes – dvs. hvorledes føreren eller medførerne har arbejdet den pågældende dag fx kørsel, andet arbejde, rådighedstid, pauser og hviletid.

Typisk starter en arbejdsdag med, at førerne og medførerne (der er normalt 2 mand på en lastbil) starter med at udfylde deres diagramark med følgende informationer:

- For- og efternavn
- Startsted, fx DK, Herlev, Esbjerg eller lignende
- Registreringsnummeret på køretøjet
- Dato
- Kilometerstanden på køretøjets kilometertæller.

Når diagramarkene er udfyldt isættes de i fartskriveren. Førers diagramark skal sættes i "fører" position og medførers (sidemandens) diagramark skal sættes i "medfører" position.

Såfremt de medarbejdere, der deltager i teamet, har "stort kørekort" og dermed i givet fald lovligt vil kunne føre køretøjet er de pr. definition førere eller medførere af køretøjet og skal som sådan anvende kontrolapparatet (fartskriver eller tachograf). Det er uden betydning om alle rent faktisk skal føre køretøj.

Såfremt føreren eller en af medførerne har lavet "andet arbejde" (fx læsset en lastbil, fejlet på virksomhedens lager eller lignende) forud for at diagramarket sættes i kontrolarbejdet skal dette manuelt anføres på bagsiden af diagramarket inden diagramarket sættes i fartskriveren. Se bilag 1a.

Når der køres i køretøjet optegner fartskriveren automatisk hastighed, arbejdsfunktion (kørsel) og tilbagelagte kilometer på førers diagramark.

På medførers diagramark optegnes alene den arbejdsfunktion som fartskriveren er indstillet til. Det betyder, at medføreren skal indstille fartskriverens arbejdsgruppe på "Rådighedstid" mens lastbilen kører.

Når køretøjet er fremme på arbejdsstedet (der hvor der skal stilles stilladser op) – typisk efter få kilometer – så skal føreren og medførerne indstille fartskriveren, således at arbejdstidsgruppen optegnes korrekt i.f.m hvad de rent faktisk beskæftiger sig med - typisk "andet arbejde", hvis de opsætter stilladser, "rådighedstid", hvis der er ventetid eller "pause", hvis der afholdes pause.

Hver gang førerne eller en medfører skifter arbejdstidsgruppe skal de ud til lastbilens førerhus, hvor der skal stilles om på knapperne (dem der registrerer arbejdstidsgrupperne).

Eksempelvis betyder det, at hvis føreren eller en af medførerne på køretøjet opsætter stillads på en fleretagers bygning og de beslutter sig for at holde en pause, så skal de hver især forlade stilladset og gå ned til lastbilen og ændre indstillingen af arbejdsfunktion. Disse indstillinger af arbejdstidsgrupperne skal førerne og medførerne personligt udføre, idet lovgivningen foreskriver, at det er en personlig dokumentation for udført arbejdsfunktion, som den enkelte selv er pligtig og ansvarlig for at udføre.

Når pausen afsluttes, skal alle tilbage til lastbilen og fartskriveren og indstille deres næste arbejdsfunktion. Hvis begge "chauffører" afholder pause 2-3 gange i løbet af dagen, så skal der mange ture ned i lastbilen til for at opfylde myndighedernes registreringskrav. Det er tid der reelt fragår den egentlige arbejdsfunktion (stilladsopsætning).

Såfremt teamet beslutter sig for at det er én af de andre i teamet, der skal køre lastbilen hjem, så diagramarkene skifte position i fartskriveren.

Hvis et team arbejder med stilladsopsætning og lastbilen af én eller anden grund skal forlade stedet skal de tilbageværende medlemmer af teamet huske at hente deres diagramark inden lastbilen kører. De skal nu anfører alle arbejdstidsgrupper manuelt på bagsiden af diagramarket.

Kommer teamet hjem til virksomheden inden fyraften, men fortsat har rådighed over køretøjet er det ikke tilladt at tage diagramarkene ud af fartskriveren, men disse skal forblive i fartskriveren. Teamet anvender fortsat fartskriveren til registrering af arbejdstidsgrupper resten af dagen.

Såfremt teamet ikke har køretøjet til rådighed efter hjemkomsten er det tilladt at udtage diagramarkene. Diagramarkene skal nu afsluttes med

- Sted for udtagning
- Dato for udtagning
- Kilometerstand ved udtagningen.

Resten af arbejdsdagen skal registreres manuelt på bagsiden af diagramarket.

Har man én gang i løbet af en arbejdsdag været inde i køre- og hviletidsreglerne (kørt kørsel, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne) er der krav om optegnelser og registreringer for hele arbejdsdagen – og der må ikke være huller i registreringerne – dvs. der må ikke mangler registreringer i løbet af arbejdsdagen.

Såfremt der i et team er en fører og 2 medførere skal den 2. medfører (der er ikke plads i fartskriveren til hans diagramark) selv manuelt anfører alle registreringer på bagsiden af diagramarket. Se bilag 1a.

Alle diagramark skal følge den enkelte de næste 28 dage, hvorefter de skal afleveres på kontoret, hvor de skal opbevares i 1 år fra anvendelsesdagen.

Såfremt der i løbet af en arbejdsdag opstår, fejlbetjening, driftsforstyrrelser eller Force Majeure situationer skal dette anføres på bagsiden af diagramarket eller et særligt ark og skal ligeledes følge den pgl. i 28 dage.

Hvis lastbilen er af nyere dato vil den være forsynet med digitalt kontrolapparat, hvor alle data lagres på det personlige førerkort (chipkort) i stedet for på diagramarket.

Alle de registreringer, der i dette notat er omtalt som manuelle registreringer, der anføres på bagsiden af et diagramark, skal i køretøjer med tachograf manuelt indtastes i tachografen elektronisk. Dette kræver, at den pgl. er fortrolig med- og ikke bange for IT. Alle tider der skal indtastes i tachografen skal omregnes fra dansk lokaltid til UTC tid inden indtastningen.

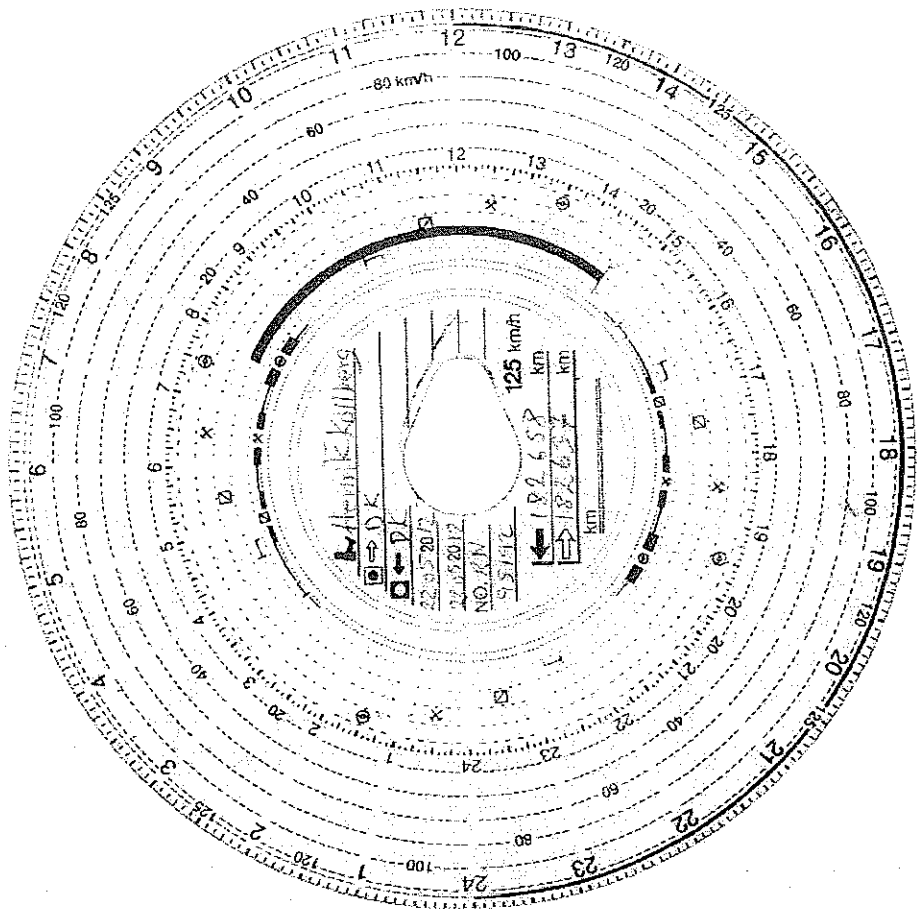
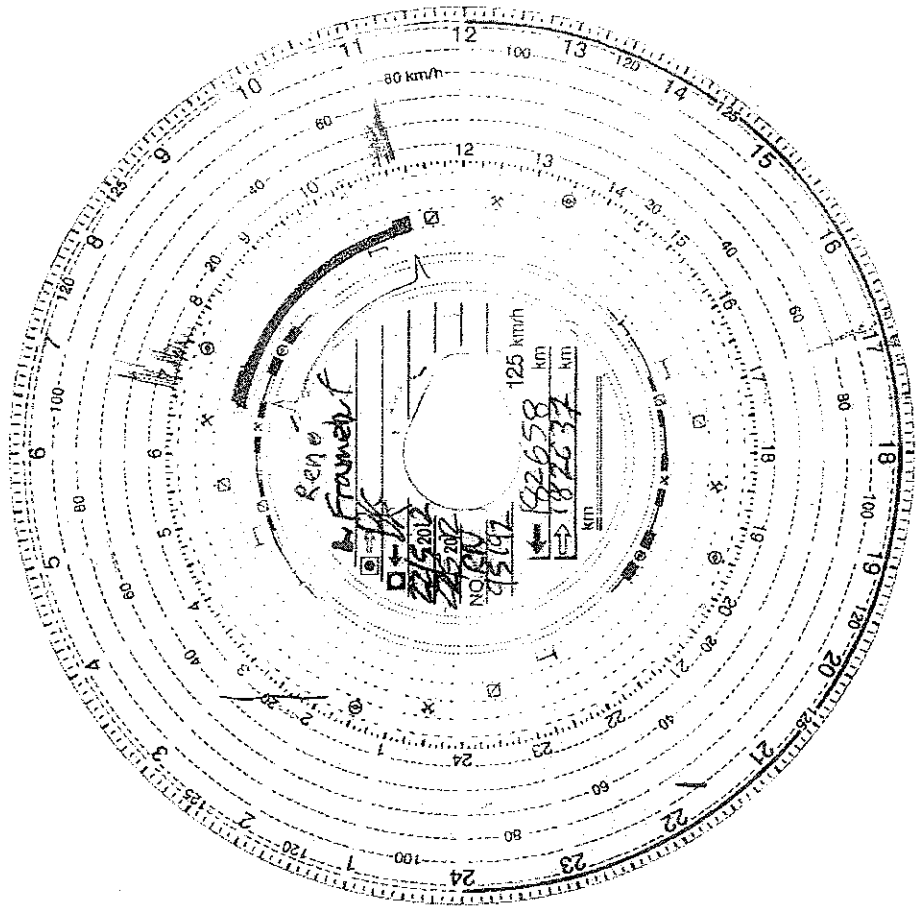
Skiftes mellem køretøjer med fartskriver (gammelt analogt kontrolapparat) og køretøjer med tachograf (det nyere digitale kontrolapparat) skal den pgl. både medbringe sit personlige førerkort, som bruges i tachografen og diagramarkene, der er brugt de foregående 28 dage samt evt. manuelle registreringer, der er foretaget som følge af fejlbetjening, driftsforstyrrelser eller Force majeure situationer.

Førerkort skal downloades hver 21. dag og tachografen skal downloades hver 2 måned. Alle data, som der også skal tages en elektronisk backup af, skal virksomheden opbevare i 1 år fra anvendelsesdatoen.

Der vedlægges kopi af diagramark for 22. maj, 23. maj, 24. maj og 25. maj.

Dato	Fører	Medfører	Bilagsnummer	Bemærkninger
220512	Rene	Henrik	1	Kørsel i alt: 21 km.
			1a	Bagside af renes diagramark
230512	Rene	Henrik	2	Kørsel i alt: 20 km.
240512	Rene	Henrik	3	Kørsel i alt: 19 km.
250512	Rene	Henrik	4	Kørsel i alt: 20 km.

# BILAG 1

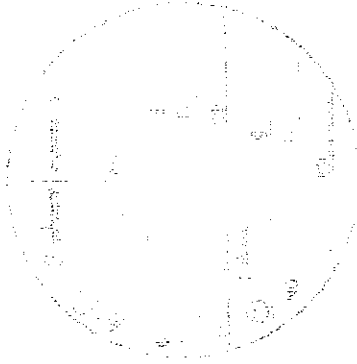




# BILAG / a

1. 2000-01-01  
2. 2000-01-01  
3. 2000-01-01  
4. 2000-01-01  
5. 2000-01-01  
6. 2000-01-01  
7. 2000-01-01  
8. 2000-01-01  
9. 2000-01-01  
10. 2000-01-01

1. 2000-01-01  
2. 2000-01-01  
3. 2000-01-01  
4. 2000-01-01  
5. 2000-01-01  
6. 2000-01-01  
7. 2000-01-01  
8. 2000-01-01  
9. 2000-01-01  
10. 2000-01-01



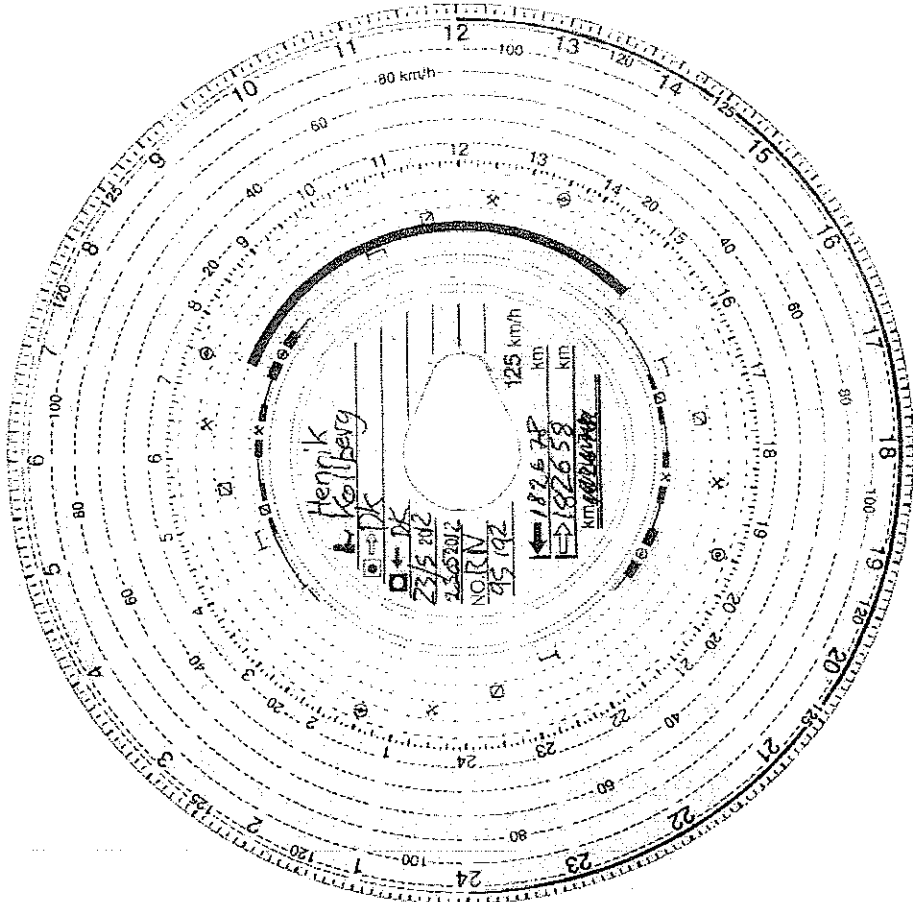
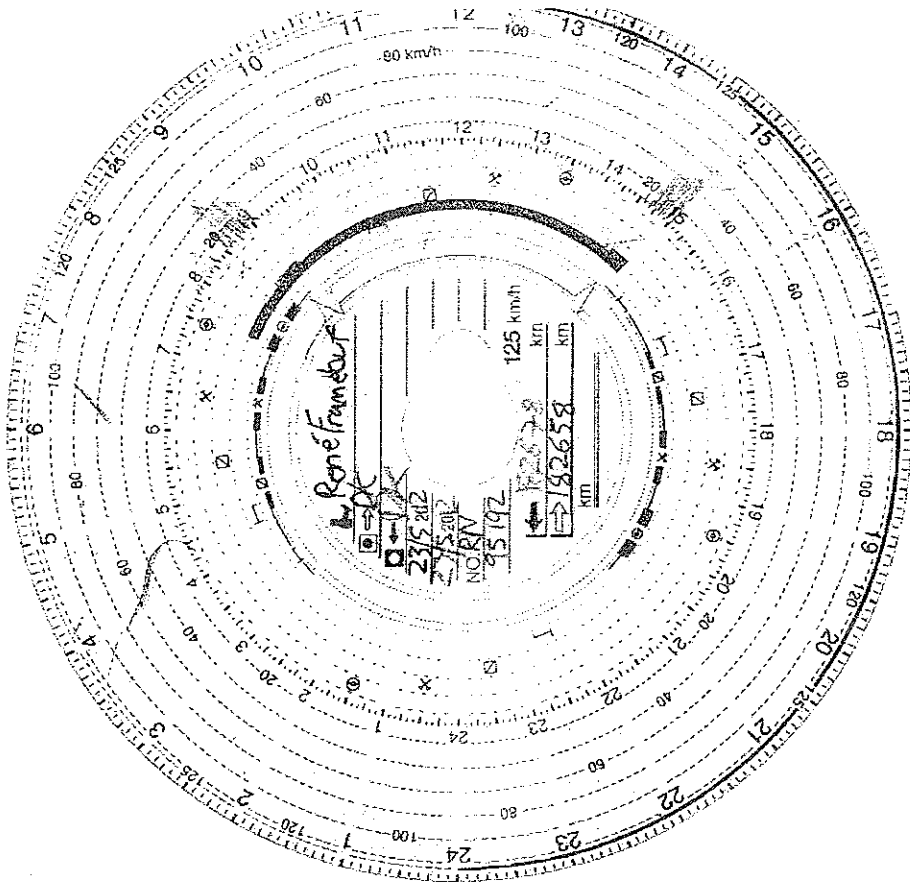
STATISTISKA CENTRALBYRÅEN  
SVEA  
1. 2000-01-01  
2. 2000-01-01  
3. 2000-01-01  
4. 2000-01-01  
5. 2000-01-01  
6. 2000-01-01  
7. 2000-01-01  
8. 2000-01-01  
9. 2000-01-01  
10. 2000-01-01

STATISTISKA CENTRALBYRÅEN  
SVEA

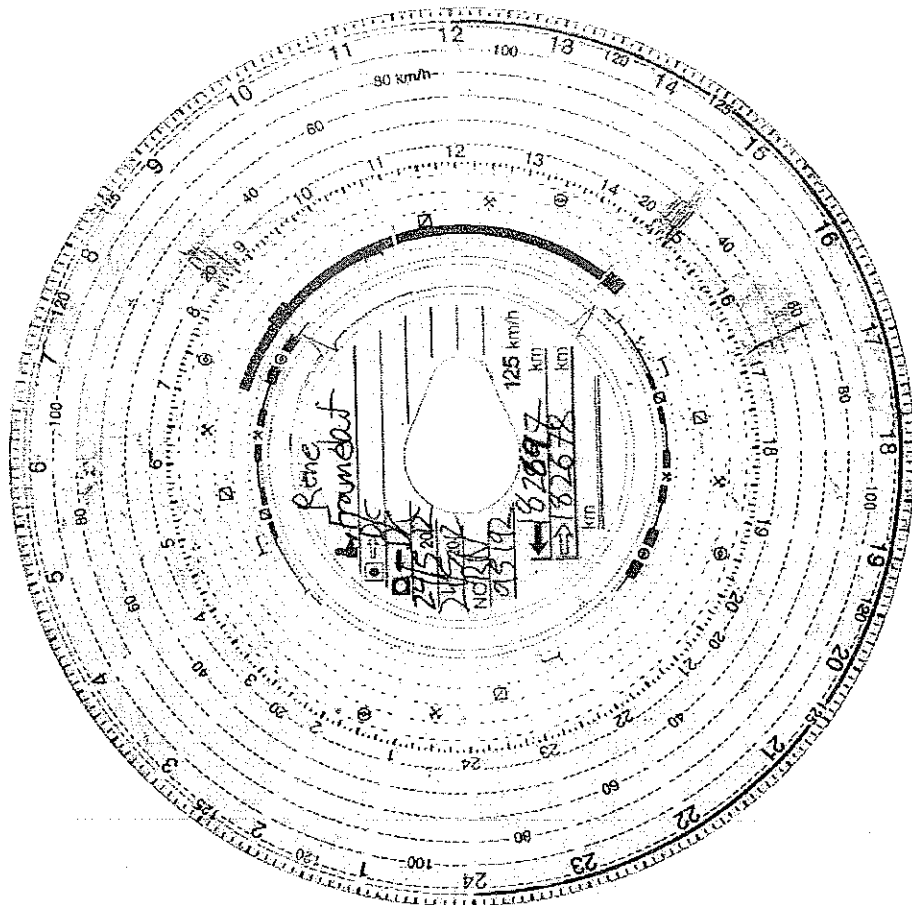
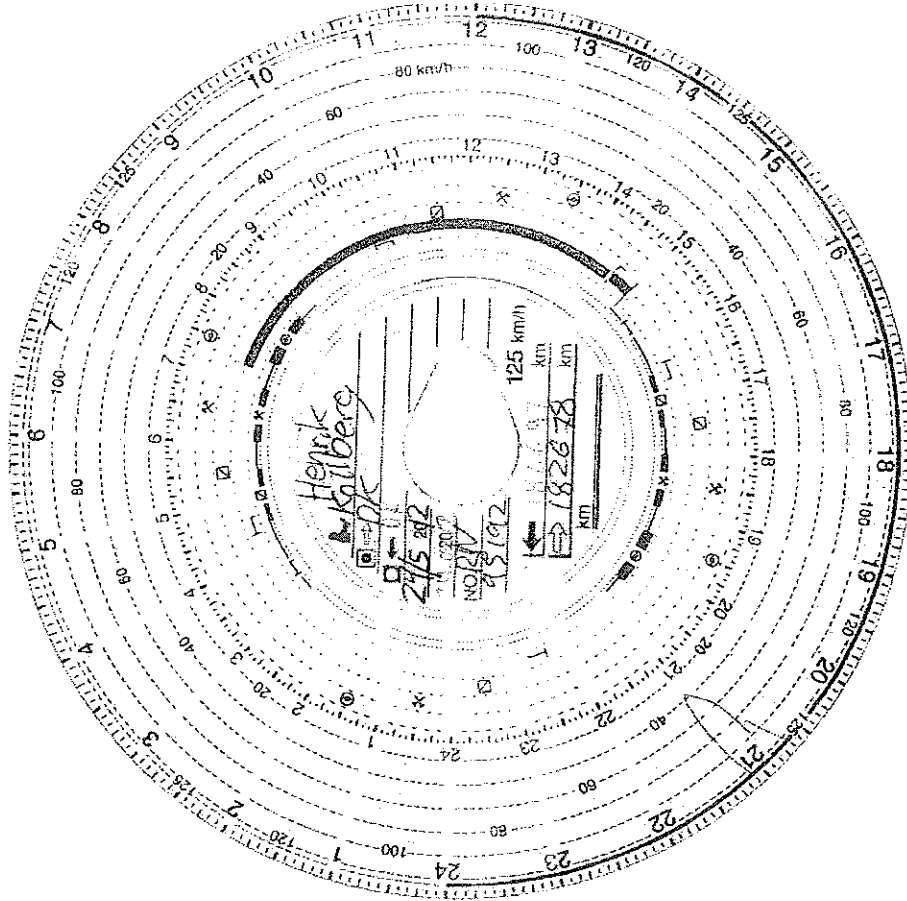
1. 2000-01-01  
2. 2000-01-01  
3. 2000-01-01  
4. 2000-01-01  
5. 2000-01-01  
6. 2000-01-01  
7. 2000-01-01  
8. 2000-01-01  
9. 2000-01-01  
10. 2000-01-01

1. 2000-01-01  
2. 2000-01-01  
3. 2000-01-01  
4. 2000-01-01  
5. 2000-01-01  
6. 2000-01-01  
7. 2000-01-01  
8. 2000-01-01  
9. 2000-01-01  
10. 2000-01-01

# BILAG 2



# BILAG 3



# BILAG 4

