

## I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

**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****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

ud fra følgende betragtninger:

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 8. december 2005, og

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport <sup>(4)</sup> tog sigte på at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. De fremskridt, der er opnået på disse områder, bør sikres og udbygges.

(2) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter <sup>(5)</sup>, skal medlemsstaterne vedtage foranstaltninger, der begrænser mobile arbejdstageres maksimale ugentlige arbejdstid.

(3) Erfaringen viser, at det er vanskeligt at fortolke, anvende og kontrollere visse bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid, pauser og hvileperioder for førere, som udfører national og international vejtransport i Fællesskabet, på en ensartet måde i alle medlemsstaterne, fordi de pågældende bestemmelser er udtrykt i generelle vendinger.

(4) En effektiv og ensartet håndhævelse af disse bestemmelser kan bidrage til gennemførelsen af de mål, de tilsigter, og hindre, at anvendelsen af bestemmelserne bringes i miskredit. Det er derfor nødvendigt at fastsætte klarere og enklere regler, som både vejtransporterhvervet og kontrolmyndighederne har lettere ved at forstå, fortolke og anvende.

<sup>(1)</sup> EFT C 51 E af 26.2.2002, s. 234.

<sup>(2)</sup> EFT C 221 af 17.9.2002, s. 19.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 152), Rådets fælles holdning af 9.12.2004 (EUT C 63 E af 15.3.2005, s. 11) og Europa-Parlamentets holdning af 13.4.2005 (EUT C 33 E af 9.2.2006, s. 425). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 2.2.2006 og Rådets afgørelse af 2.2.2006.

<sup>(4)</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

<sup>(5)</sup> EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

- (5) De i denne forordning fastsatte bestemmelser om arbejdsvilkår bør ikke begrænse arbejdsmarkedsparternes ret til gennem kollektive forhandlinger eller på anden måde at vedtage regler, der er gunstigere for arbejdstagerne.
- (6) Det vil være hensigtsmæssigt at definere denne forordnings gyldighedsområde meget nøjagtigt ved at specificere de hovedkategorier af køretøjer, den omfatter.
- (7) Denne forordning bør gælde for vejtransport, der udføres enten udelukkende inden for Fællesskabet eller mellem Fællesskabet, Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.
- (8) Den europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten) som ændret, bør fortsat gælde på hele strækningen, hvis det drejer sig om godstransport og personbefordring ad vej, der udføres mellem Fællesskabet og et andet tredjeland end Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller via et sådant land med køretøjer registreret i en medlemsstat eller i et hvilket som helst land, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten. Det er vigtigt at ændre AETR-overenskomsten hurtigst muligt og ideelt set inden to år efter denne forordnings ikrafttræden for at tilpasse den til denne forordning.
- (9) Udføres transporten med køretøjer registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, bør AETR-bestemmelserne gælde for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller inden for lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.
- (10) Da genstanden for AETR-overenskomsten falder ind under denne forordnings gyldighedsområde, har Fællesskabet kompetence til at forhandle og indgå denne overenskomst.
- (11) Hvis en ændring i Fællesskabets interne regler på det pågældende område kræver en tilsvarende ændring i AETR-overenskomsten, bør medlemsstaterne i fællesskab tage skridt til hurtigst muligt at få ændret AETR-overenskomsten efter den deri fastsatte fremgangsmåde.
- (12) Listen over undtagelser bør ajourføres, således at den afspejler udviklingen i vejtransportsektoren i de sidste 19 år.
- (13) Alle nøgleudtryk bør defineres udførligt for at lette fortolkningen og for at sikre, at denne forordning anvendes ensartet. Desuden bør det tilstræbes, at de nationale kontrolorganer fortolker og anvender denne forordning ensartet. Definitionen af »uge« i denne forordning bør ikke forhindre, at føreren kan starte sin arbejdsuge på en hvilken som helst dag i ugens løb.
- (14) For at sikre effektiv håndhævelse er det afgørende, at de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontrol og efter en overgangsperiode kan fastslå, om køretiderne og hvileperioderne er blevet overholdt den dag, kontrollen blev udført, og de forudgående 28 dage.
- (15) De grundlæggende bestemmelser om køretid bør præciseres og forenkles, således at de ved hjælp af digitale fartskrivere kan håndhæves effektivt og ensartet i overensstemmelse med denne forordning og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>(1)</sup>. Desuden bør kontrolmyndighederne i medlemsstaterne i det stående udvalg tilstræbe at nå frem til en fælles forståelse af, hvordan denne forordning skal gennemføres.
- (16) Med reglerne i forordning (EØF) nr. 3820/85 har det været muligt at tilrettelægge de daglige køretider og pauser på en sådan måde, at førerne har kunnet køre for lang tid uden en rigtig pause, hvilket har resulteret i nedsat færdselssikkerhed og en forringelse af førernes arbejdsvilkår. Derfor bør det sikres, at opdeltede pauser fordeles på en sådan måde, at misbrug hindres.
- (17) Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Dette opnås hovedsagelig ved hjælp af bestemmelserne om den maksimale køretid pr. dag, pr. uge og pr. 14-dagesperiode, bestemmelsen om, at en fører skal tage en regulær ugentlig hviletid mindst en gang pr. to på hinanden følgende uger, og bestemmelsen om, at den daglige hviletid under ingen omstændigheder bør være under ni sammenhængende timer. Da disse bestemmelser sikrer passende hvile og under hensyn til de seneste års erfaringer med den praktiske håndhævelse, er der ikke længere behov for en ordning med kompensation for reduceret daglig hviletid.
- (18) Vejtransporttjenester i Fællesskabet omfatter i mange tilfælde transport med færge eller med jernbane. Der bør derfor fastsættes klare regler for de daglige hviletider og pauser i forbindelse med udførelsen af sådanne tjenester.
- (19) Da omfanget af godstransport og personbefordring på tværs af grænserne stiger, bør både vejkontrol og kontrol på virksomhederne af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen af reglerne også omfatte køretider og hvileperioder samt pauser i andre medlemsstater eller i tredjelande, så det kan fastslås, om bestemmelserne er blevet overholdt fuldt ud og korrekt.

<sup>(1)</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).

- (20) Bestemmelserne om transportvirksomhedernes ansvar bør i det mindste omfatte transportvirksomheder, som er juridiske eller fysiske personer, og bør ikke udelukke retsforfølgning af fysiske personer, som begår, tilskynder til eller medvirker til overtrædelser af denne forordning.
- (21) Det er nødvendigt, at førere, som arbejder for flere transportvirksomheder, giver samtlige disse virksomheder alle relevante oplysninger, således at de hver især kan opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning.
- (22) De enkelte medlemsstater bør fortsat have ret til at vedtage visse relevante bestemmelser med henblik på at fremme udviklingen på det sociale område og forbedre færdselssikkerheden.
- (23) Nationale undtagelser bør afspejle ændringerne i vejtransportsektoren og begrænses til de områder, der ikke er udsat for konkurrence i øjeblikket.
- (24) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser for køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km. Bestemmelserne bør yde tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hvileperioder.
- (25) Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne vil det være hensigtsmæssigt, at al national og international rutekørsel med personer kontrolleres ved hjælp af standardkontrolapparatet.
- (26) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Også tilbageholdelse af køretøjet bør i alle medlemsstater være en mulig foranstaltning i tilfælde af alvorlige overtrædelser. Denne forordnings bestemmelser om sanktioner og retsforfølgning berører ikke nationale bestemmelser om bevisbyrde.
- (27) Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne bør der fastsættes ensartede bestemmelser om virksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning. Dette ansvar kan resultere i strafretlige, civilretlige eller administrative sanktioner, afhængigt af, hvad de enkelte medlemsstater bestemmer.
- (28) Målet for denne forordning, nemlig indførelse af klare, fælles regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører vejtransport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for en samordnet aktion på tværs af grænserne bedre gennemføres på fællesskabsplan i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (29) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>.
- (30) Eftersom bestemmelserne vedrørende minimumsalderen for førere er fastlagt i direktiv 2003/59/EF <sup>(2)</sup> og skal gennemføres inden 2009, er det kun overgangsbestemmelser vedrørende minimumsalderen for medfølgende personale, der er påkrævet i denne forordning.
- (31) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør ændres for at præcisere bestemte forpligtelser, der påhviler transportvirksomheder og førere, og for at øge retssikkerheden og lette håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne ved vejkontroller.
- (32) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør ligeledes ændres således, at der ikke er retlig usikkerhed for så vidt angår de nye datoer for indførelsen af den digitale fartskriver og for adgangen til førerkort.
- (33) Med indførelsen af kontrolapparatet efter forordning (EF) nr. 2135/98 og dermed af elektronisk registrering af førerens arbejde på dennes førerkort i mindst 28 dage og opbevaring af data i mindst 365 dage bliver det fremover muligt at foretage en hurtigere og mere omfattende vejkontrol.
- (34) I henhold til direktiv 88/599/EØF <sup>(3)</sup> indebærer vejkontrol kun kontrol af daglig køretid, daglig hviletid og pauser. Med indførelsen af et digitalt kontrolapparat oplagres førerens og køretøjets data elektronisk, hvilket muliggør elektronisk analyse af oplysningerne på stedet. Dette bør med tiden gøre det muligt at foretage simpel kontrol af regulære daglige og reducerede daglige hviletider, ugentlige og reducerede ugentlige hviletider og hvil som kompensation for reducerede hviletider.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4). Ændret ved Rådets direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35).

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55).

- (35) Erfaringerne viser, at bestemmelserne i denne forordning og navnlig bestemmelsen om den samlede maksimale køretid i en periode på to uger ikke kan håndhæves, medmindre der som led i vejkontrollen gennemføres en effektiv kontrol i forhold til den samlede periode.
- (36) Gennemførelse af retlige forskrifter vedrørende den digitale fartskriver bør ske i overensstemmelse med denne forordning, således at visse sociale bestemmelser inden for vejtransport kan kontrolleres og håndhæves så effektivt som muligt.
- (37) Af hensyn til klarheden og overskueligheden bør forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves og erstattes af nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## KAPITEL I

### INDLEDENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

#### Artikel 2

1. Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

- godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

2. Denne forordning gælder uanset køretøjets registreringsland for:

- vejtransport, der udelukkende finder sted inden for Fællesskabet, og
- vejtransport mellem Fællesskabet, Schweiz og lande, der er kontraherende parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

3. AETR-overenskomsten finder i stedet for denne forordning anvendelse på international transport, der delvis udføres uden for de i stk. 2 nævnte områder med:

- køretøjer registreret i Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, under hele transporten
- køretøjer registreret i et tredjeland, der ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

AETR-bestemmelserne bør bringes i overensstemmelse med denne forordning, således at de væsentligste bestemmelser i denne forordning ved hjælp af AETR-overenskomsten kommer til at gælde for sådanne køretøjer for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.

#### Artikel 3

Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

- køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km
- køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen
- køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol
- køretøjer, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp, i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer
- specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver
- specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted
- køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug
- køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport
- erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

## Artikel 4

I denne forordning forstås ved:

- a) »vejtransport«: al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport
- b) »køretøj«: et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med følgende definitioner:
- »motorkøretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og normalt anvendes til personbefordring eller godstransport, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
  - »trækkende køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og er specielt indrettet til at trække, skubbe eller flytte påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
  - »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller et trækkende køretøj
  - »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkøbes således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet
- c) »fører«: enhver person, som fører et køretøj, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj for i givet fald at kunne føre det
- d) »pause«: enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation
- e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren
- f) »hvil«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid
- g) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær daglig hviletid« og »reduceret daglig hviletid«
- »regulær daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer
  - »reduceret daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer
- h) »ugentlig hviletid«: en ugentlig periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær ugentlig hviletid« og »reduceret ugentlig hviletid«:
- »regulær ugentlig hviletid«: ethvert hvil på mindst 45 timer
  - »reduceret ugentlig hviletid«: ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som, med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk
- i) »uge«: tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00
- j) »køretid«: varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:
- automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
  - manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85
- k) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid
- l) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge
- m) »største tilladte totalvægt«: den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast
- n) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus <sup>(1)</sup>
- o) »flermandsbetjening«: den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden

(1) EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

- p) »transportvirksomhed«: enhver, der udfører vejtransport mod vederlag eller for egen regning, og som er en fysisk eller juridisk person, en sammenslutning eller en kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, eller et organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed med en sådan status
- q) »kørselsperiode«: den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt.

## KAPITEL II

### MEDFØLGENDE PERSONALE, KØRETID, PAUSER OG HVILETID

#### Artikel 5

1. Minimumsalderen for kønduktører er 18 år.
2. Minimumsalderen for hjælpere er 18 år. Medlemsstaterne kan dog nedsætte minimumsalderen for hjælpere til 16 år, hvis:
  - a) vejtransporten udføres inden for én medlemsstat i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius
  - b) det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og
  - c) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

#### Artikel 6

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.  
  
Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge sættes op til højst ti timer.
2. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer og må ikke resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i direktiv 2002/15/EF, overskrides.
3. Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.
4. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på Fællesskabets eller et tredjelands område.

5. En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle »rådighedsperioder« som defineret i artikel 15, stk. 3, litra c), i forordning (EØF) nr. 3821/85 siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.

#### Artikel 7

Efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid.

Denne pause kan erstattes af en pause af mindst 15 minutters varighed, fulgt af en pause af mindst 30 minutters varighed fordelt over kørselsperioden, på en sådan måde, at første stykke overholdes.

#### Artikel 8

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.  
  
Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.
3. En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
4. Føreren må højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.
5. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer senest 30 timer inden afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.

6. I to på hinanden følgende uger skal en fører tage mindst:
  - to regulære ugentlige hviletider, eller
  - en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. Denne reduktion skal dog kompenseres med et tilsvarende hvil, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

7. Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst ni timer.

8. Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

9. En ugentlig hviletid, der falder inden for to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

#### Artikel 9

1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

2. Enhver tid, føreren bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller et tog med adgang til en køje eller liggeplads.

3. Enhver tid føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes som »andet arbejde«.

#### KAPITEL III

#### TRANSPORTVIRKSOMHEDENS ANSVAR

#### Artikel 10

1. En transportvirksomhed må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for den, nogen betaling, heller ikke i form af præmier eller løntillæg, i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, hvis betalingen er af en sådan art, at den udgør en fare for færdselssikkerheden og/eller tilskynder til overtrædelse af denne forordning.

2. Transportvirksomheden skal tilrettelægge de i stk. 1 nævnte føreres arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning. Transportvirksomheden skal give førerne de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning.

3. En transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område.

Uden at dette indskrænker medlemsstaternes ret til at drage transportvirksomhederne til ansvar i fuldt omfang, kan de gøre dette ansvar betinget af virksomhedens overtrædelse af stk. 1 og 2. Medlemsstaterne kan tage hensyn til alle eventuelle beviser for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

4. Virksomheder, fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med denne forordning.

5. a) En transportvirksomhed, der benytter køretøjer, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde og bestemmelser, og som er udstyret med et kontrolapparat, der opfylder kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,

i) sikrer, at alle data overføres fra køretøjsenheden og førerkortet med den regelmæssighed, der er fastsat af medlemsstaten; transportvirksomheden skal også overføre relevante data med større hyppighed for at sikre, at alle data vedrørende aktiviteter, der udføres af eller for virksomheden, overføres

ii) sikrer, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringstidspunktet, idet sådanne data på anmodning af en dertil bemyndiget person, skal være tilgængelige i virksomhedens lokaler, enten direkte eller via en fjerntilslutning.

b) Udtrykket »dataoverførsel« er i dette stykke brugt med den definition, der er fastsat i bilag I B i kapitel I, litra s), i forordning (EØF) nr. 3821/85.

c) Maksimumsfrekvensen, hvormed de relevante data skal overføres i henhold til litra a), nr. i), fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 24, stk. 2.

#### KAPITEL IV

#### UNDTAGELSER

#### Artikel 11

En medlemsstat kan fastsætte bestemmelser om længere minimumspauser og hviletider eller kortere maksimumskøretider end dem, der er fastsat i artikel 6-9, når det drejer sig om vejtransport, som udelukkende udføres inden for dens område. Medlemsstaterne tager i givet fald hensyn til relevante kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter. Denne forordning gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport.

### Artikel 12

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9 i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.

### Artikel 13

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan enhver medlemsstat på sit eget område eller på en anden medlemsstats område, såfremt denne anden medlemsstat er indforstået hermed, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, undtages fra bestemmelserne i artikel 5-9 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser:

- a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder
- b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted
- c) landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, inden for en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet
- d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes
  - af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet<sup>(1)</sup>, til at omdele forsendelser som led i befordringspligten, eller som anvendes
  - til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv.

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

- e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km<sup>2</sup>, som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer
- f) køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 tons
- g) køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervmæssig godstransport eller personbefordring
- h) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefontjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv-sendere eller -modtagere
- i) køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervmæssig personbefordring
- j) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr
- k) specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille
- l) køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug
- m) specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande
- n) køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum
- o) køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler
- p) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier inden for en radius på op til 50 km.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de undtagelser, de har givet tilladelse til i henhold til stk. 1, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

<sup>(1)</sup> EFT L 15 af 21.1.1998, s. 14. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).



3. Under forudsætning af, at forordningens formål, jf. artikel 1, ikke skades, og at der ydes tilstrækkelig beskyttelse for førerne, kan en medlemsstat med Kommissionens godkendelse på sit eget område tillade mindre undtagelser fra denne forordning for køretøjer, der anvendes inden for på forhånd afgrænsede områder med en befolkningstæthed på mindre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer, i følgende tilfælde:

- for indenlandsk rutekørsel med personer, når rutens køreplan bekræftes af myndighederne (idet alene undtagelser vedrørende pauser kan tillades), og
- for indenlandske vejtransporttjenester for egen regning eller mod vederlag, der ikke påvirker det indre marked, og som er nødvendige for at fastholde bestemte erhvervsgræne i det pågældende område, når bestemmelserne om undtagelser fra denne forordning fastsætter en begrænsende radius på op til 100 km.

Vejtransport, der er omfattet af denne undtagelse, må kun omfatte en tur til et område med en befolkningstæthed på fem indbyggere eller mere pr. kvadratkilometer med det formål at begynde eller ende kørslen dér. Sådanne foranstaltninger skal være af en rimelig art og et rimeligt omfang i forhold til formålet.

#### Artikel 14

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan medlemsstaterne med godkendelse fra Kommissionen tillade, at transport, der udføres under ekstraordinære omstændigheder, undtages fra bestemmelserne i artikel 6-9.

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne for en periode af højst 30 dage meddele en midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

3. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om enhver undtagelse, hvortil der er meddelt tilladelse i henhold til denne artikel.

#### Artikel 15

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider.

#### KAPITEL V

### KONTROL OG SANKTIONER

#### Artikel 16

1. Er køretøjet ikke udstyret med et kontrolapparat i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, gælder stk. 2 og 3 i denne artikel for:

- a) indenlandsk rutekørsel med personer og

- b) international rutekørsel med personer, såfremt rutens endestationer ligger inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje fra en grænse mellem to medlemsstater, og rutens længde ikke overstiger 100 km.

2. Virksomheden opstiller en fartplan og en arbejdstidsplan, som for hver fører angiver navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde, pauser og rådighedstid.

Enhver fører, der udfører en i stk. 1 omhandlet tjeneste, medfører et uddrag af arbejdstidsplanen og et eksemplar af fartplanen.

3. Arbejdstidsplanen:

- a) indeholder alle de i stk. 2 nævnte oplysninger for en periode, som mindst omfatter de 28 foregående dage; disse oplysninger skal ajourføres regelmæssigt og mindst en gang om måneden
- b) underskrives af transportvirksomhedens leder eller af dennes befuldmægtigede
- c) opbevares af transportvirksomheden i et år efter udløbet af den periode, som den omfatter. Transportvirksomheden udleverer et uddrag af arbejdstidsplanen til den berørte fører på dennes anmodning, og
- d) forevises og udleveres på anmodning af en dertil bemyndiget person.

#### Artikel 17

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den hvert andet år kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder, og benytter hertil den i beslutning 93/173/EØF<sup>(1)</sup> fastsatte standardformular.

2. Oplysningerne skal meddeles Kommissionen senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

3. Det angives i rapporten, hvorvidt der er gjort brug af undtagelsesbestemmelserne i artikel 13.

4. Kommissionen fremsender rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet senest 13 måneder efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

<sup>(1)</sup> EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

### Artikel 18

Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre denne forordning.

### Artikel 19

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning, og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område.

En medlemsstat kan undtagelsesvist, når der er konstateret en overtrædelse:

- som ikke er begået på den pågældende medlemsstats område, og
- som er begået af en virksomhed etableret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland eller af en fører, hvis ansættelsessted er i en anden medlemsstat eller et tredjeland

indtil den 1. januar 2009 i stedet for at pålægge en sanktion underrette den kompetente myndighed i den medlemsstat eller det tredjeland, hvor virksomheden er etableret, eller hvor føreren har sit ansættelsessted, om omstændighederne i forbindelse med overtrædelsen.

3. Når en medlemsstat indleder retsforfølgning eller pålægger sanktioner for en bestemt overtrædelse, skal medlemsstaten udstyre føreren med et skriftligt bevis herfor.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85.

### Artikel 20

1. Føreren skal opbevare bevis for, at en medlemsstat har pålagt sanktioner eller indledt retsforfølgning, indtil

overtrædelsen af denne forordning ikke længere kan medføre endnu en retsforfølgning eller sanktion.

2. Føreren skal efter anmodning fremlægge de i stk. 1 nævnte beviser.

3. En fører, som er ansat af eller står til rådighed for mere end én transportvirksomhed, skal give samtlige virksomheder tilstrækkelig information til, at de kan overholde bestemmelserne i kapitel II.

### Artikel 21

Hvis denne forordning efter en medlemsstats opfattelse er blevet overtrådt på en måde, der kan udgøre en åbenlys fare for færdselssikkerheden, skal den give den kompetente myndighed beføjelse til at tilbageholde det pågældende køretøj, indtil årsagen til overtrædelsen er afhjulpet. Medlemsstaterne kan pålægge føreren at afholde en daglig hviletid. Medlemsstaterne skal, hvis det er relevant, også inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse, hvis virksomheden er etableret i den pågældende medlemsstat, eller inddrage, suspendere eller begrænse en førers kørekort. Kommissionen udarbejder efter proceduren i artikel 24, stk. 2, retningslinjer med henblik på at fremme en ensartet anvendelse af bestemmelserne i denne artikel.

### Artikel 22

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med at gennemføre forordningen og kontrollere, at den overholdes.

2. Medlemsstaternes myndigheder udveksler regelmæssigt alle disponible oplysninger om:

- a) overtrædelser af de i kapitel II fastsatte bestemmelser begået af personer, der er bosat eller har hjemsted i en anden medlemsstat, og de sanktioner, overtrædelserne har givet anledning til
- b) sanktioner, som en medlemsstat har iværksat over for personer, der er bosat eller har hjemsted i den pågældende medlemsstat, på grund af overtrædelser begået i andre medlemsstater.

3. Medlemsstaterne sender regelmæssigt relevante oplysninger om den nationale fortolkning og anvendelse af denne forordning til Kommissionen, der stiller disse oplysninger til rådighed for de andre medlemsstater i elektronisk form.

4. Kommissionen fremmer, med bistand fra det i artikel 24, stk. 1, omhandlede udvalg, dialogen mellem medlemsstaterne vedrørende den nationale fortolkning og anvendelse af bestemmelserne i denne forordning.

### Artikel 23

Fællesskabet indleder sådanne forhandlinger med tredjelande, som måtte vise sig at være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.

#### Artikel 24

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel i 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

#### Artikel 25

1. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommissionen:
  - a) undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af denne forordnings bestemmelser, særlig med hensyn til køretider, pauser og hviletider
  - b) præcisere denne forordnings bestemmelser med henblik på at fremme en ensartet anvendelse heraf.
2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde træffer Kommissionen afgørelse om en anbefalet fremgangsmåde efter den i artikel 24, stk. 2, nævnte procedure. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.

#### KAPITEL VI

#### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 26

I forordning (EØF) nr. 3821/85 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2 affattes således:

##### »Artikel 2

Definitionerne i artikel 4 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 (\*) finder anvendelse med henblik på gennemførelsen af denne forordning.

(\*) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1«

- 2) Artikel 3, stk. 1, 2 og 3, affattes således:

»1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. Køretøjer, der er nævnt i artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006, og køretøjer, der var

undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke længere er undtaget i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006, skal opfylde dette krav senest den 31. december 2007.

2. Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1 og stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.

3. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til de transportopgaver, der er omhandlet i artikel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006.«

- 3) Artikel 14, stk. 2, affattes således:

»2. Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person.«

- 4) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

— I stk. 1 tilføjes følgende afsnit:

»Når et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse, skal føreren:

- a) ved kørlens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:

- i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift

- ii) perioderne, som omhandlet i stk. 3, andet led, litra b), c) og d).

- b) ved kørlens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som kontrolapparatet har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørlens begyndelse, når de ikke er registreret af fartskriveren, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift.«


— Stk. 2, andet afsnit, affattes således:

»Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum,

- a) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudses, eller
- b) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.

Når der er mere end en fører i et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, sørger de for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i fartskriveren.«

— Stk. 3, litra b) og c), affattes således:

- b) under tegnet [#] »andet arbejde«: en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (\*), herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren 
- c) under tegnet [#] »rådhedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

(\*) EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.«

— Stk. 4 ophæves.

— Stk. 7 affattes således:

»7. a) Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage
- ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og

- iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og iii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) sit førerkort
- ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, og
- iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

c) En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.«

#### Artikel 27

I forordning (EF) nr. 2135/98 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 1, litra a), affattes således:

»1. a) Fra tyvendageden efter offentliggørelsen af 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 (\*) skal køretøjer, der første gang tages i brug, forsynes med kontroludstyr i henhold til kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.

(\*) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1«

2) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

»2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de kan udstede førerkort senest tyvendedagen efter offentliggørelsen af forordning (EF) nr. 561/2006.«

*Artikel 28*

Forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves og erstattes af denne forordning.

Artikel 5, stk. 1, 2 og 4, i forordning (EØF) nr. 3820/85 finder dog fortsat anvendelse indtil de datoer, der er anført i artikel 15, stk. 1, i direktiv 2003/59/EF.

*Artikel 29*

Denne forordning træder i kraft den 11. april 2007, bortset fra artikel 10, stk. 5, artikel 26, nr. 3) og 4), og artikel 27, der træder i kraft den 1. maj 2006.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. marts 2006.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*  
J. BORRELL FONTELLES

*På Rådets vegne*  
*Formand*  
H. WINKLER