

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

(2002/C 51 E/05)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2001) 573 endelig udg. — 2001/0241(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 12. oktober 2001)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport⁽¹⁾ tog sigte på at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselsikkerheden. De fremskridt, der er opnået på disse områder, bør sikres og udbygges.
- (2) I artikel 17a, stk. 2, i Rådets direktiv 93/104/EF⁽²⁾ om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF⁽³⁾, er det fastsat, at medlemsstaterne skal sikre, at mobile arbejdstagere har ret til »tilstrækkelig hvile«.
- (3) Erfaringen viser, at det er vanskeligt at fortolke, anvende og håndhæve visse bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid, pauser og hviletid 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 vejtransportindustrien og de retshåndhævende myndigheder har lettere ved at forstå, fortolke og anvende.

(5) De i denne forordning fastsatte bestemmelser om arbejdsvilkår må ikke begrænse arbejdsmarkedsparternes ret til gennem kollektive forhandlinger eller på anden måde at vedtage regler, der er mere gunstige for arbejdstagerne.

(6) Det vil være hensigtsmæssigt at definere forordningens gyldighedsområde meget nøjagtigt ved at specificere de hovedkategorier af køretøjer, der er omfattet af forordningen.

(7) Alle nøgleudtryk bør defineres udførligt for at lette fortolkningen og for at sikre, at forordningen anvendes ensartet.

(8) Bestemmelserne i Den europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR) som ændret bør fortsat gælde på hele strækningen, hvis det drejer sig om gods-transport og personbefordring ad vej, der udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten, eller via et sådant tredjeland, med køretøjer registreret i en medlemsstat eller i et sådant tredjeland.

(9) Udføres transporten med køretøjer registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, gælder disse bestemmelser kun for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.

(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, tager medlemsstaterne i fællesskab skridt til at få ændret AETR-overenskomsten efter den deri fastsatte fremgangsmåde.

⁽¹⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18.

⁽³⁾ EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41.

- (12) Listen over undtagelser bør ajourføres, således at den afspejler udviklingen i vejtransportsektoren i de sidste femten år.
- (13) De grundlæggende bestemmelser om køretid bør præciseres og forenkles, således at de kan håndhæves effektivt og ensartet ved hjælp af digitale fartskrivere, jf. forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport⁽¹⁾, ændret ved forordning (EØF) nr. 2135/98⁽²⁾.
- (14) Med de nuværende regler har det været muligt at tilrettelægge de daglige køretider og pauser på en sådan måde, at førerne har kunnet køre i alt for lang tid uden pause, hvilket har resulteret i nedsat færdselssikkerhed og en forringelse af førernes arbejdsvilkår. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at indføre længere minimumspauser og at reducere intervallerne mellem pauserne.
- (15) De nuværende bestemmelser om kompensation for reducerede hviletider, både de daglige og de ugentlige, har vist sig at være så elastiske og uensartede, at de praktisk taget er umulige at håndhæve. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at indføre en enklere og mere afbalanceret ordning, som både er smidig og sikrer føreren bedre vilkår, og som resulterer i en brugbar beregningsmetode. Den normale daglige hviletid bør øges og muligheden for at opdele hviletiden bortfalde. Reduceret hviletid bør ikke give anledning til kompensation, og det bør kun være tilladt at holde en reduceret ugentlig hviletid én gang mellem to hele ugentlige hviletider.
- (16) Vejtransporttjenester i Fællesskabet indbefatter 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.
- (17) Da antallet af godstransport- og personbefordringstjenester på tværs af grænserne stiger støt, bør vejkontrollen af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen af reglerne også omfatte køre- og hviletider i andre medlemsstater eller i tredjelande.
- (18) Bestemmelserne om transportvirksomhedernes ansvar bør i det mindste omfatte transportvirksomheder, som er juridiske eller fysiske personer, og bør ikke udelukke retsfølgning af fysiske personer, som begår, tilskynder til eller medvirker til overtrædelser af denne forordning.
- (19) Det er nødvendigt, at førere, som arbejder for flere transportvirksomheder, giver samtlige transportvirksomheder alle relevante oplysninger, således at de hver især kan opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning.
- (20) De enkelte medlemsstater skal fortsat have ret til at vedtage visse relevante bestemmelser med henblik på at fremme udviklingen på det sociale område og forbedre færdselssikkerheden.
- (21) Nationale undtagelser bør afspejle ændringerne i vejtransportsektoren og begrænses til de områder, der ikke er udsat for konkurrence i øjeblikket.
- (22) 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.
- (23) Af hensyn til håndhævelsen af reglerne vil det være hensigtsmæssigt, at al national og international rutekørsel med personer kontrolleres ved hjælp af standardkontrolapparatet.
- (24) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have præventiv virkning. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at beslaglægge køretøjet i tilfælde af alvorlige overtrædelser.
- (25) Af hensyn til håndhævelsen af reglerne bør der fastsættes ensartede bestemmelser om virksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning. Dette ansvar kan resultere i strafferetlige, civilretlige eller administrative sanktioner, afhængigt af, hvad de enkelte medlemsstater bestemmer.
- (26) Målet om indførelse af klare, fælles regler for køretid og hviletid for førere, der udfører vejtransport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, på grund af behovet for en samordnet aktion på tværs af grænserne bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, begrænser nærværende forordning sig til de minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (27) I henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽³⁾, bør foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i den nævnte afgørelse.

⁽¹⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

⁽²⁾ EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(28) Af hensyn til klarheden og overskueligheden bør forordning (EØF) nr. 3820/1985 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 færdselssikkerheden.

Artikel 2

1. Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

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

Forordningen gælder for køretøjer registreret i Fællesskabet, hvis

- a) vejtransporten udelukkende udføres inden for Fællesskabet, eller hvis
- b) vejtransporten udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som ikke er kontraherende part i Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR), eller via et sådant tredjeland.

2. AETR-overenskomsten gælder:

- a) på hele strækningen, hvis vejtransporten udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten, eller via et sådant tredjeland, med et køretøj registreret i en medlemsstat eller i et sådant tredjeland, eller
- b) på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet, hvis vejtransporten udføres med et køretøj registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten.

Artikel 3

Med forbehold af artikel 6, stk. 6, gælder denne forordning ikke for transport med:

- 1) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km;
- 2) køretøjer med en højest tilladt hastighed på ikke over 30 km i timen;
- 3) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten;
- 4) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer;
- 5) specialkøretøjer, der ejes eller lejes uden fører af staten og anvendes til lægelige opgaver;
- 6) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr;
- 7) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted;
- 8) 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;
- 9) køretøjer med en højeste tilladt totalvægt på ikke over 7 500 kg, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport.

Artikel 4

I denne forordning forstås ved:

- 1) »vejtransport«: al kørsel på vej med et til personbefordring eller godstransport bestemt køretøj i tom eller lastet stand;
- 2) »køretøj«: motorkøretøj, trækkende køretøj, påhængsvogn og sættevogn 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 drive 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 tilkobles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet;
- 3) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre et køretøj;
- 4) »pause«: enhver periode, i hvilken en fører ikke må udføre andet arbejde;
- 5) »andet arbejde«: enhver arbejdsperiode, som ikke er hviletid, pause eller kørsel. Ventetid og perioder, der ikke anvendes til kørsel, og som tilbringes i et køretøj, der er i bevægelse, eller om bord på en færge eller et tog, skal ikke betragtes som »andet arbejde«;
- 6) »hviletid«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid;
- 7) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »normal daglig hviletid« eller »reduceret daglig hviletid«;
- »normal daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst tolv timer
- »reduceret daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst ni timer, men mindre end tolv timer;
- 8) »ugentlig hviletid«: den ugentlige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »normal ugentlig hviletid« eller »reduceret ugentlig hviletid«;
- »normal ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst 45 timer
- »reduceret ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst 24 timer, men mindre end 45 timer, som tilbringes et andet sted end der, hvor køretøjet har sit normale hjemsted, eller hvor føreren har sit hjemsted;
- 9) »fleksibel uge«: tidsrummet fra slutningen af én ugentlig hviletid til begyndelsen af den næste ugentlige hviletid;
- 10) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid;
- 11) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge;
- 12) »højest tilladt vægt«: den højest tilladte vægt af det køreklare køretøj inklusive nyttelast;
- 13) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 684/92 ⁽¹⁾;
- 14) »flermandsbetjening«: en fører deltager i flermandsbetjening af et køretøj, hvis der i alle køretider mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og et ugentlig hviletid er mindst én anden fører om bord på køretøjet;
- 15) »transportvirksomhed«: enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert 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, og som udfører vejtransport.

KAPITEL II

MEDFØLGENDE PERSONALE, KØRETID, PAUSER OG HVILETID

Artikel 5

1. Minimumsalderen for køreledere 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.

⁽¹⁾ EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1, ændret ved forordning (EF) nr. 11/98 (EFT L 4 af 8.1.1998, s. 1).

Artikel 6

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.

Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af den fleksible uge sættes op til højst ti timer.

2. Den fleksible uge må ikke overstige 144 timer.
3. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer.
4. Summen af køretiderne i to på hinanden følgende fleksible uger må ikke overstige 90 timer.
5. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på Fællesskabets eller et tredjelands område.

6. En fører af et køretøj henhørende under denne forordning, som mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid også fører et køretøj, der falder ind under undtagelsesbestemmelserne i artikel 3 eller i artikel 13 og 14, skal registrere den samlede daglige køretid.

Artikel 7

1. Efter højst tre timers kørsel skal føreren holde en pause på mindst 30 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid.
2. Pausen kan dog holdes efter højst fire og en halv times kørsel, hvis den forlænges til mindst 45 minutter, medmindre føreren påbegynder en hviletid.

Artikel 8

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Føreren skal afslutte en ny daglig hviletid senest 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid.

Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end tolv timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.

3. Føreren kan have højst tre reducerede daglige hviletider i løbet af en fleksibel uge.
4. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, afslutte en ny daglig hviletid senest 30 timer efter afslutningen af den foregående daglige hviletid.

5. Føreren skal påbegynde en ny normal ugentlig hviletid senest efter tretten på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående normale ugentlige hviletid.

6. Daglige og ugentlige hviletider kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.

Artikel 9

1. Uanset artikel 8 må en normal daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes én gang af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time.

2. I den i stk. 1 nævnte daglige hviletid skal føreren have adgang til en soveplads eller en liggeplads.

KAPITEL III

VIRKSOMHEDENS ANSVAR

Artikel 10

1. Transportvirksomhederne må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for dem, 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.

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

3. Det betragtes som en overtrædelse, hvis en fører bryder de i kapitel II fastsatte regler på en medlemsstats område eller dels inden for, dels uden for en medlemsstats område. Det betragtes som en overtrædelse, hvis en fører kører på en medlemsstats område efter at have brudt de nævnte regler på et givet tidspunkt efter den seneste ugentlige hviletid, selv om føreren ikke befandt sig på den pågældende medlemsstats område, da reglerne blev brudt.

4. En transportvirksomhed, der er etableret i en medlemsstat, er ansvarlig for de i stk. 3 nævnte overtrædelser, som en fører har begået til fordel for transportvirksomheden, selv om den pågældende fører ikke befandt sig på medlemsstatens område, da overtrædelserne fandt sted.

5. En transportvirksomhed er ikke ansvarlig i henhold til stk. 4, hvis den beviser, at —

- a) overtrædelsen skyldes, at føreren havde undladt at rette sig efter virksomhedens instrukser, eller at
- b) den ikke var klar over og ikke med rimelighed kunne forventes at blive klar over, at føreren var ansat af eller stod til rådighed for flere arbejdsgivere og derfor havde modtaget flere forskellige instrukser, som ville føre til overtrædelse af bestemmelserne i kapitel II.

6. 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.

KAPITEL IV

UNDTAGELSER

Artikel 11

En medlemsstat kan anvende 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 med køretøjer registreret i medlemsstaten.

Artikel 12

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige bestemmelserne i 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 arbejdstidsplanen angive årsagen til fravigelsen af bestemmelserne.

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:

- 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- og fiskerivirksomheder anvender til godstransport inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted;

- c) køretøjer med en højest tilladt vægt på ikke over 7 500 kg, som inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted anvendes til transport af materiel eller udstyr, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet;

- d) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km², som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer;

- e) 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 højest tilladte vægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 7 500 kg;

- f) køretøjer, der anvendes til køreundervisning med henblik på erhvervelse af kørekort, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring;

- g) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vandforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje samt renovation.

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

Artikel 14

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

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

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

Artikel 15

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer som nævnt i artikel 3, stk. 1, er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hvileperioder.

KAPITEL V

KONTROL OG SANKTIONER*Artikel 16*

1. Er køretøjet ikke udstyret med et kontrolapparat i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, gælder bestemmelserne i stk. 2 og 3 i denne artikel indtil den 31. december 2006 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;
- b) underskrives af transportvirksomhedens leder eller af dennes befuldmægtigede og
- 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. Arbejdstidsplanen forevises og udleveres på anmodning af en godkendt inspektør.

Artikel 17

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 forskellige områder, og benytter hertil den i Kommissionens beslutning 93/173/EØF ⁽¹⁾ fastsatte standardformular.

Oplysningerne skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

⁽¹⁾ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

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

Artikel 18

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

Artikel 19

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikrer, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have præventiv virkning. De kan være af civilretlig, administrativ eller strafferetlig art.

De omfatter også mulighed for beslaglæggelse af køretøjet i tilfælde af alvorlige overtrædelser.

Artikel 20

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

De underretter den medlemsstat, i hvilken transportvirksomheden er etableret, om enhver overtrædelse af de i kapitel II fastsatte bestemmelser, begået i eller uden for deres område, herunder enhver overtrædelse, der har fundet sted forud for den seneste ugentlige hviletid.

Denne underretning skal gives inden for en rimelig frist og indbefatte oplysninger om de sanktioner, der er iværksat.

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.

Artikel 21

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

*Artikel 22***Udvalgsprocedurer**

1. Kommissionen bistås af det i artikel 18, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 nævnte udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, finder rådgivningsproceduren i artikel 3 i Rådets afgørelse 1999/468/EF anvendelse, jf. dog bestemmelserne i artikel 7 og 8 i samme afgørelse.

Artikel 23

Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionen ethvert spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning. Afgørelserne træffes i overensstemmelse med den i artikel 22, stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure.

2. 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 forordningens bestemmelser;
- b) præcisere forordningens bestemmelser og sikre en ensartet anvendelse heraf;
- c) i konkrete sager vedrørende køretid, pauser og hviletid træffe afgørelse i overensstemmelse med den i artikel 22,

stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.

3. Uden at dette berører artikel 226 i traktaten, kan enhver medlemsstat indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal i særlige tilfælde træffe en anden afgørelse inden for en frist af to måneder.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 24

Forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves.

Artikel 25

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den anvendes fra januar 2004.

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

BILAG

SAMMENLIGNENDE OVERSIGT

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<i>Artikel 1</i>	<i>Artikel 4</i>
I denne forordning forstås ved:	I denne forordning forstås ved:
1) »vejtransport«: al kørsel på vej med et til personbefordring eller godstransport bestemt køretøj i tom eller lastet stand;	1) »vejtransport«: al kørsel på vej [...] med et til personbefordring eller godstransport bestemt køretøj i tom eller lastet stand;
2) »køretøjer«: motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne og sættevogne i overensstemmelse med følgende definitioner:	2) »køretøj«: motorkøretøj, trækkende køretøj, påhængsvogn og sættevogn i overensstemmelse med følgende definitioner:
a) »motorkøretøj«: ethvert køretøj med motor som drivkraft, der kører på vej ved egen kraft og normalt tjener til person- eller godsbefordring med undtagelse af dem, der bevæger sig på skinner	a) »motorkøretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og normalt anvendes til personbefordring eller godstransport, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
b) »traktor«: ethvert køretøj med motor som drivkraft med undtagelse af dem, der bevæger sig på skinner, og som kører på vej ved egen kraft, og som særlig er indrettet til at trække, skubbe eller drive påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner;	b) »trækkende køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og er specielt indrettet til at trække, skubbe eller drive påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
c) »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller en traktor;	c) »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller et trækkende køretøj
d) »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkøbles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af traktoren eller motorkøretøjet;	d) »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkøbles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet;
3) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, også selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre det;	3) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre et køretøj;
4) »uge«: perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00.	Udgår
Ny	4) »pause«: enhver periode, i hvilken en fører ikke må udføre andet arbejde.
Ny	5) »andet arbejde«: enhver arbejdsperiode, som ikke er hviletid, pause eller kørsel. Ventetid og perioder, der ikke anvendes til kørsel, og som tilbringes i et køretøj, der er i bevægelse, eller om bord på en færge eller et tog, skal ikke betragtes som »andet arbejde«;
4) »hviletid«: ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid;	6) »hviletid«: enhver sammenhængende periode [...], i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid;

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
Ny	<p>7) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »normal daglig hviletid« eller »reduceret daglig hviletid«;</p> <p>»normal daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst tolv timer</p> <p>»reduceret daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst ni timer, men mindre end tolv timer;</p>
Ny	<p>8) »ugentlig hviletid«: den ugentlige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »normal ugentlig hviletid« eller »reduceret ugentlig hviletid«;</p> <p>»normal ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst 45 timer</p> <p>»reduceret ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst 24 timer, men mindre end 45 timer, som tilbringes et andet sted end der, hvor køretøjet har sit normale hjemsted, eller hvor føreren har sit hjemsted;</p>
Ny	<p>9) »fleksibel uge«: tidsrummet fra slutningen af én ugentlig hviletid til begyndelsen af den næste ugentlige hviletid;</p>
Ny	<p>10) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid;</p>
Ny	<p>11) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge;</p>
6) »største tilladte totalvægt«: den største tilladte vægt af det køreklare køretøj inklusive nyttelast;	<p>12) »højest tilladt vægt«: den højest tilladte vægt af det køreklare køretøj inklusive nyttelast;</p>
7) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 117/66/EØF af 28. juli 1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser.	<p>13) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 684/92;</p>
Ny	<p>14) »flermandsbetjening«: en fører deltager i flermandsbetjening af et køretøj, hvis der i alle køretider mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og et ugentlig hviletid er mindst én anden fører om bord på køretøjet;</p>
Ny	<p>15) »transportvirksomhed«: enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert 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, og som udfører vejtransport.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 2</i></p> <p>Ny (gentagelse af første betragtning)</p> <p>1. Denne forordning gælder for vejtransport som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der foregår inden for Fællesskabet.</p> <p>2. I stedet for disse regler finder Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), anvendelse på international vejtransport:</p> <ul style="list-style-type: none"> — til eller fra eller i transit gennem tredjelande, som er parter i overenskomsten, for hele strækningens vedkommende, hvis transporten foretages med køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat eller i et af disse tredjelande, — til eller fra et tredjeland, som ikke er part i overenskomsten, med køretøj, der er indregistreret i et sådant land, for så vidt angår enhver strækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet. <p style="text-align: center;"><i>Artikel 3</i></p> <p>Fællesskabet optager de forhandlinger med tredjelande, som måtte være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 1 & 2</i></p> <p>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 færdselssikkerheden.</p> <p>1. Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) godstransport med et køretøj, hvis højest tilladte vægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, eller b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål. <p>Forordningen gælder for køretøjer registreret i Fællesskabet, hvis</p> <ul style="list-style-type: none"> a) vejtransporten udelukkende udføres inden for Fællesskabet, eller hvis b) vejtransporten udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som ikke er kontraherende part i Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR), eller via et sådant tredjeland. <p>2. AETR-overenskomsten gælder:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) på hele strækningen, hvis vejtransporten udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten, eller via et sådant tredjeland, med et køretøj registreret i en medlemsstat eller i et sådant tredjeland, eller b) på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet, hvis vejtransporten udføres med et køretøj registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten. <p style="text-align: center;"><i>Artikel 21</i></p> <p>Fællesskabet indleder sådanne forhandlinger med tredjelande, som måtte vise sig at være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 4</i></p> <p>Denne forordning gælder ikke for transport med:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons; 2) køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befording af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål; 3) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km; 4) køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km/time; 5) køretøjer, der benyttes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, eller køretøjer, som er under disses kontrol; 6) køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne; 7) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer; 8) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver; 9) køretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr; 10) specialkøretøjer til vejhjælp; 11) 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; 12) køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport i privat øjemed; 13) køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælke transportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug. 	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 3</i></p> <p>Med forbehold af artikel 6, stk. 6, gælder denne forordning ikke for transport med:</p> <p>Udgår (flyttet til anvendelsesområde)</p> <p>Udgår (flyttet til anvendelsesområde)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km; 2) køretøjer med en højest tilladt hastighed på ikke over 30 km i timen; 3) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten; <p>Udgår (flyttet til Nationale undtagelser)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer; 5) specialkøretøjer, der ejes eller lejes uden fører af staten og anvendes til lægelige opgaver; 6) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr; 7) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted; 8) 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; 9) køretøjer med en højest tilladt totalvægt på ikke over 7 500 kg, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport [. . .]; <p>Udgår</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 5</i></p> <p>1. Minimumsalderen for førere af køretøjer i gods-transport fastsættes:</p> <p>a) for køretøjer, herunder i givet fald påhængsvogne og sættevogne, hvis største tilladte totalvægt er mindre end eller lig med 7,5 tons, til det fyldte 18. år;</p> <p>b) for andre køretøjer til</p> <p style="padding-left: 20px;">— det fyldte 21. år, eller</p> <p style="padding-left: 20px;">— det fyldte 18. år, såfremt føreren er i besiddelse af et af en medlemsstat anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i godstransport ad vej i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere af køretøjer i vejtransport.</p> <p>2. Førere af køretøjer i personbefordring skal være fyldt 21 år.</p> <p>Førere af køretøjer i personbefordring på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted, skal ligeledes opfylde en af følgende betingelser:</p> <p>a) i mindst ét år have virket som fører af køretøjer i godstransport med en største tilladt totalvægt på over 3,5 tons;</p> <p>b) i mindst ét år have virket som fører af køretøjer i personbefordring på strækninger inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted eller som fører af køretøjer i andre former for personbefordring, som ikke omfattes af denne forordning, såfremt den kompetente myndighed finder, at føreren derved har opnået den nødvendige erfaring;</p> <p>c) være i besiddelse af et af en medlemsstat anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i personbefordring ad vej i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere af køretøjer i vejtransport.</p> <p>3. Minimumsalderen for hjælpere og konduktører fastsættes til det fyldte 18. år.</p> <p>4. Førere af køretøjer i personbefordring undtages fra at opfylde de i stk. 2, andet afsnit, litra a), b) og c), nævnte betingelser, hvis de har udøvet deres virksomhed i mindst et år inden 1. oktober 1970.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 5</i></p> <p>Udgår</p> <p>Udgår</p> <p>1. Minimumsalderen for [...] konduktører er 18 år.</p> <p>Udgår</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p>5. Hver medlemsstat kan af hensyn til den faglige uddannelse inden for rammerne af de nationale arbejdsretlige bestemmelser nedsætte minimumsalderen for hjælpere til det fyldte 16. år, for så vidt angår indenlandske transporter i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne omkreds.</p>	<p>2. Minimumsalderen for hjælpere er 18 år. Medlemsstaterne kan dog nedsætte minimumsalderen for hjælpere til 16 år, hvis</p> <p>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;</p> <p>b) det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og</p> <p>c) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 6</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 6</i></p>
<p>1. Den samlede køretid mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid, i det følgende benævnt »daglig køreperiode«, må ikke overstige ni timer. Dog kan den to gange om ugen sættes op til ti timer.</p>	<p>1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.</p> <p>Dog må den daglige køretid højst to gange i løbet af den fleksible uge sættes op til højst ti timer.</p>
<p>Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.</p>	<p>Udgår</p>
<p>Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.</p>	<p>2. Den fleksible uge må ikke overstige 144 timer.</p> <p>3. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer.</p>
<p>For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet »seks« i andet og tredje afsnit til tallet »tolv« og ordet »sjette« i tredje afsnit til ordet »tolvte«.</p>	<p>Udgår</p>
<p>Medlemsstaterne kan lade det foregående afsnit finde anvendelse på anden indenlandsk personbefordring end rutekørsel.</p>	<p>Udgår</p>
<p>2. Den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to på hinanden følgende uger.</p>	<p>4. Summen af køretiderne i to på hinanden følgende fleksible uger må ikke overstige 90 timer.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
Ny	5. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på Fællesskabets eller et tredjelandts område.
Ny	6. En fører af et køretøj henhørende under denne forordning, som mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid også fører et køretøj, der falder ind under undtagelsesbestemmelserne i artikel 3 eller i artikel 13 og 14, skal registrere den samlede daglige køretid.
<i>Artikel 7</i>	<i>Artikel 7</i>
Ny	1. Efter højst tre timers kørsel skal føreren holde en pause på mindst 30 minutter, medmindre han påbegynder en hviletid.
1. Efter en køretid på 4½ time skal føreren afbryde kørslen i mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hvileperiode.	2. Pausen kan dog holdes efter højst fire og en halv times kørsel, hvis den forlænges til mindst 45 minutter, medmindre føreren påbegynder en hviletid.
2. Denne afbrydelse kan erstattes af afbrydelser på mindst femten minutter hver, som indskydes i køretiden eller straks efter denne på en sådan måde, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes.	Udgår
3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne for så vidt angår indenlandsk rutekørsel med personer fastsætte afbrydelsens mindste varighed til 30 minutter efter en køretid på højst fire timer. En sådan fravigelse kan kun indrømmes i de tilfælde, hvor kørselsafbrydelser på over 30 minutters varighed vil kunne forstyrre trafikken i bymæssig bebyggelse, og hvor det ikke er muligt for førerne at indskyde en afbrydelse på 15 minutter i den 4 timers køretid, der måtte gå forud for afbrydelsen på 30 minutter.	Udgår
4. Under disse afbrydelser må føreren ikke udføre andet arbejde. Ventetid og tid, der ikke anvendes til at føre et køretøj, men som tilbringes i et kørende køretøj, på en færge eller i et tog, betragtes ikke som »andet arbejde« i henhold til denne artikel.	Udgår
5. De afbrydelser, som sker i overensstemmelse med denne artikel, kan ikke betragtes som daglig hviletid.	Udgår

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 8</i></p> <p>1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.</p> <p>De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.</p> <p>2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.</p> <p>3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.</p> <p>4. En ugentlig hvileperiode, som påbegyndes i en uge og fortsætter ind i den følgende uge, kan henføres til den ene eller den anden af disse.</p> <p>5. For så vidt angår personbefordring, på hvilke artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, finder anvendelse, kan en ugentlig hvileperiode overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, og tages sammen med denne anden uges ugentlige hviletid.</p> <p>6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller ugentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst otte timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.</p> <p>7. Daglig hviletid kan holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 8</i></p> <p>1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.</p> <p>2. Føreren skal afslutte en ny daglig hviletid senest 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid.</p> <p>Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end tolv timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.</p> <p>3. Føreren kan have højst tre reducerede daglige hviletider i løbet af en fleksibel uge.</p> <p>4. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, afslutte en ny daglig hviletid senest 30 timer efter afslutningen af den foregående daglige hviletid.</p> <p>5. Føreren skal påbegynde en ny normal ugentlig hviletid senest efter tretten på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående normale ugentlige hviletid.</p> <p>Udgår</p> <p>Udgår</p> <p>Udgår</p> <p>6. Daglige og ugentlige hviletider kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 9</i></p> <p>Uanset artikel 8, stk. 1, kan den daglige hviletid, såfremt føreren inden for gods- eller personbefordring følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane, afbrydes kun en gang, for så vidt følgende betingelser overholdes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — den del af den daglige hviletid, der tilbringes på fast grund, bør ligge før eller efter den del af den daglige hviletid, der tilbringes om bord på færge eller i tog, — tidsrummet mellem de to dele af den daglige hviletid bør være så kort som muligt og må i intet tilfælde overstige en time før indladningen eller efter udladningen af køretøjet, idet toldbehandlingen medregnes i indladnings- eller udladningsprocessen, — under begge de to dele af den daglige hviletid skal føreren kunne disponere over en seng eller en køje. — Den daglige hviletid, der afbrydes på denne måde, forlænges med to timer. <p style="text-align: center;">Forbud mod visse former for aflønning</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 10</i></p> <p>Førere, som er lønnede arbejdstagere, må ikke, ej heller i form af præmier eller løntillæg, vederlægges i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, medmindre sådanne præmier eller løntillæg er af en sådan art, at de ikke kan bringe færdselssikkerheden i fare.</p> <p>Ny</p> <p>Indføjelser af den tidligere artikel 15, stk. 2.</p> <p>Ny</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 9</i></p> <p>1. Uanset artikel 8 må en normal daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes én gang af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time.</p> <p>Udgår</p> <p>Udgår</p> <p>2. I den i stk. 1 nævnte daglige hviletid skal føreren have adgang til en soveplads eller en liggeplads.</p> <p>Udgår</p> <p style="text-align: center;">Virksomhedens ansvar</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 10</i></p> <p>1. Transportvirksomhederne må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for dem, 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.</p> <p>2. Transportvirksomhederne skal tilrettelægge de i stk. 1 nævnte føreres arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i kapitel II i denne forordning og i forordning (EØF) nr. 3821/85. Transportvirksomhederne skal informere førerne på rette måde og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i kapitel II i denne forordning og i forordning (EØF) nr. 3821/85.</p> <p>3. Det betragtes som en overtrædelse, hvis en fører bryder de i kapitel II fastsatte regler på en medlemsstats område eller dels inden for, dels uden for en medlemsstats område. Det betragtes som en overtrædelse, hvis en fører kører på en medlemsstats område efter at have brudt de nævnte regler på et givet tidspunkt efter den seneste ugentlige hviletid, selv om føreren ikke befandt sig på den pågældende medlemsstats område, da reglerne blev brudt.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
Ny	4. En transportvirksomhed, der er etableret i en medlemsstat, er ansvarlig for de i stk. 3 nævnte overtrædelser, som en fører har begået til fordel for transportvirksomheden, selv om den pågældende fører ikke befandt sig på medlemsstatens område, da overtrædelserne fandt sted.
Ny	5. En transportvirksomhed er ikke ansvarlig i henhold til stk. 4, hvis den beviser, at — a) overtrædelserne skyldes, at føreren havde undladt at rette sig efter virksomhedens instrukser, eller at b) den ikke var klar over og ikke med rimelighed kunne forventes at være klar over, at føreren var ansat af eller stod til rådighed for flere arbejdsgivere og derfor havde modtaget flere forskellige instrukser, som kunne føre til overtrædelse af bestemmelserne i kapitel II.
Ny	6. 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.
<i>Artikel 11</i>	<i>Artikel 11</i>
Hver medlemsstat kan anvende højere minimumsgrænser eller lavere maksimumsgrænser end dem, der er fastsat i artikel 5 til 8. Denne forordning gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport med køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat.	En medlemsstat kan anvende 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 med køretøjer registreret i medlemsstaten.
<i>Artikel 12</i>	<i>Artikel 12</i>
Hvis det er foreneligt med færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige denne forordning i det omfang, hvori det er nødvendigt for at garantere personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på sin arbejdsplan notere arten af og grunden til, at fravigelse er sket.	Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige bestemmelserne i 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 arbejdsplanen angive årsagen til fravigelsen af bestemmelserne.
<i>Artikel 13</i>	<i>Artikel 13</i>
1. Hver enkelt medlemsstat kan på sit eget område eller efter aftale med vedkommende anden medlemsstat på dennes område meddele undtagelser fra enhver af denne forordnings bestemmelser om transport, som udføres ved hjælp af et køretøj af en eller flere af følgende kategorier:	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:
a) køretøjer til personbefordring, hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;	Udgår

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
b) køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder til egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransportvirksomheder;	a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder;
c) køretøjer, der af virksomheder inden for landbrug, gartneri, skovbrug eller fiskeri anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius;	b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs- og fiskerivirksomheder anvender til godstransport inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted;
d) køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum;	Udgår
e) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier;	Udgår
f) køretøjer, der anvendes som butikker til betjening af lokale markeder eller til dørsalg, til ambulante bank- og sparekasseforretninger, til gudstjenester, til udlån af bøger, plader eller kassetter samt til kulturelle formål eller udstillinger, og som specielt er indrettet hertil;	Udgår
g) køretøjer, der inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted anvendes til transport af materiel eller udstyr, som benyttes ved udførelsen af førerens erhverv, såfremt kørsel ikke er førerens hovedvirksomhed, og såfremt undtagelsen ikke i alvorlig grad strider mod de med denne forordning tilstræbte mål. Medlemsstaterne kan gøre denne undtagelse betinget af, at der meddeles en individuel tilladelse;	c) køretøjer med en højest tilladt vægt på ikke over 7 500 kg, som inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted anvendes til transport af materiel eller udstyr, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet;
h) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km ² , som ikke er forbundet med fastlandet med en bro, et vadested eller en tunnel, der er åbne for motorkøretøjer;	d) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km ² , som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer;
i) køretøjer, der anvendes til godstransport, og som fremdrives ved gas, der produceres på køretøjet, eller ved elektricitet, eller som er udstyret med en automatisk virkende, hastighedsmaksimerende anordning, såfremt disse køretøjer i medfør af lovgivningen i den medlemsstat, hvor de er indregistreret, sidestilles med køretøjer, der fremdrives ved benzin- eller dieselmotorer, og hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons;	e) 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 højest tilladte vægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 7 500 kg;

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
j) køretøjer, der anvendes i køreskoler med henblik på erhvervelse af kørekort;	f) køretøjer, der anvendes til køreundervisning med henblik på erhvervelse af kørekort, forudsat at de ikke anvendes til erhvervmæssig godstransport eller personbefordring;
k) traktorer, der udelukkende anvendes til land- og skovbrugsarbejde.	Udgår
Fra artikel 4	g) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vandforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje samt renovation.
Medlemsstaterne underretter Kommissionen om undtagelser, som de meddeler i henhold til dette stykke.	2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de undtagelser, de har givet tilladelse til i henhold til stk. 1, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.
2. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, som udfører transport under ekstraordinære omstændigheder, hvis sådan undtagelse ikke i alvorlig grad strider mod forordningens målsætning.	<i>Artikel 14</i>
I nødstilfælde kan de i højst 30 dage meddele en midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.	For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan medlemsstaterne efter bemyndigelse fra Kommissionen tillade, at transport, der udføres under ekstraordinære omstændigheder, undtages fra bestemmelserne i artikel 6-9 i denne forordning.
Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om undtagelser, der meddeles i henhold til dette stykke.	I nødstilfælde kan medlemsstaterne for en periode af højst 30 dage udstede en midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.
Ny	Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om enhver undtagelse, hvortil der er givet tilladelse i henhold til denne artikel.
<i>Artikel 14</i>	<i>Artikel 15</i>
1. Ved rutekørsel med personer	Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer som nævnt i artikel 3, stk. 1, er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hvileperioder.
— i indenlandsk trafik,	<i>Artikel 16</i>
— i international trafik, når rutens endestationer befinder sig inden for en radius af 50 km i lige linje fra en grænse mellem to medlemsstater, og når den samlede rutestrækning ikke overstiger 100 km, der omfattes af denne forordning, skal befordringsvirksomheden opstille en fartplan og en arbejdstidsplan.	1. Er køretøjet ikke udstyret med et kontrolapparat i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, gælder bestemmelserne i stk. 2 og 3 i denne artikel indtil den 31. december 2006 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.

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p>2. Arbejdstidsplanen skal for hver fører angive navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde og den tid, hvori føreren i øvrigt er til rådighed.</p>	<p>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.</p> <p>Enhver fører, der udfører en i stk. 1 omhandlet tjeneste, medfører et uddrag af arbejdstidsplanen og et eksemplar af fartplanen.</p>
<p>3. Arbejdstidsplanen skal indeholde samtlige i stk. 2 nævnte oplysninger for et minimumstidsrum af den løbende samt den forudgående og den følgende uge.</p>	<p>3. Arbejdstidsplanen</p> <p>a) indeholder alle de i stk. 2 nævnte oplysninger for en periode, som mindst omfatter de 28 foregående dage;</p> <p>b) underskrives af transportvirksomhedens leder eller dennes befuldmægtigede og</p> <p>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. Arbejdstidsplanen forevises og udleveres på anmodning af en godkendt inspektør.</p>
<p>4. Arbejdstidsplanen skal være underskrevet af virksomhedens leder eller hans befuldmægtigede.</p>	<p>Se stk. 3, litra b).</p>
<p>5. Enhver fører, der udfører en i stk. 1 omhandlet tjeneste, medfører et uddrag af arbejdstidsplanen og et eksemplar af fartplanen.</p>	<p>Se stk. 2.</p>
<p>6. Virksomheden skal opbevare arbejdstidsplanen i et år efter udløbet af det tidsrum, som den omfatter. Den skal på en førers anmodning udlevere denne et uddrag af arbejdstidsplanen.</p>	<p>Se stk. 3, litra c).</p>
<p>7. Såfremt køretøjet er udstyret med et kontrolapparat, som anvendes i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, omfattes føreren ikke af denne artikel.</p>	<p>Flyttet til stk. 1.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 15</i></p>	<p>Artiklen udgår</p>
<p>1. Virksomheden skal tilrettelægge førernes arbejde på en sådan måde, at de er i stand til at overholde de pågældende bestemmelser i denne forordning og i forordning (EØF) nr. 3821/85.</p>	<p>Flyttet til artikel 10</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p>2. Virksomheden skal regelmæssigt kontrollere, om de to forordninger er blevet overholdt. Konstateres der overtrædelser, skal virksomheden træffe de nødvendige foranstaltninger til at forhindre gentagelse.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 16</i></p> <p>1. Kommissionen udarbejder hver andet år en beretning om gennemførelsen i medlemsstaterne af denne forordning og om den udvikling, der er sket på de pågældende områder. Kommissionen fremsender beretningen til Rådet og Europa-Parlamentet senest tretten måneder efter udløbet af den toårsperiode, som beretningen vedrører.</p> <p>2. For at sætte Kommissionen i stand til at udarbejde den i stk. 1 nævnte beretning fremsender medlemsstaterne hvert andet år de nødvendige oplysninger til Kommissionen på grundlag af en standardmodel. Disse oplysninger skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som beretningen vedrører.</p> <p>3. Kommissionen udarbejder en standardmodel efter samråd med medlemsstaterne.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 17</i></p> <p>1. Medlemsstaterne udsteder efter høring af Kommissionen rettidigt de til gennemførelse af denne forordning nødvendige administrative eller ved lov fastsatte bestemmelser.</p> <p>Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte tilrettelæggelse af samt fremgangsmåde og midler til kontrollens gennemførelse samt de i tilfælde af overtrædelse gældende sanktioner.</p> <p>2. Medlemsstaterne yder hinanden bistand til forordningens gennemførelse og kontrollen dermed.</p>	<p>Flyttet til artikel 10</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 17</i></p> <p>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 forskellige områder, og benytter hertil den i Kommissionens beslutning 93/173/EØF⁽¹⁾ fastsatte standardformular.</p> <p>Oplysningerne skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.</p> <p>Kommissionen fremsender rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet senest tretten måneder efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.</p> <p>Se stk. 1, første og tredje afsnit.</p> <p>Se stk. 1, første afsnit.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 18</i></p> <p>1. Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre denne forordning.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 19</i></p> <p>Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikrer, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have præventiv virkning. De kan være af civilretlig, administrativ eller strafferetlig art.</p> <p>De omfatter også mulighed for beslaglæggelse af køretøjet i tilfælde af alvorlige overtrædelser.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 20</i></p> <p>1. Medlemsstaterne bistår hinanden med at gennemføre forordningen og kontrollere, at den overholdes. De underretter den medlemsstat, i hvilken transportvirksomheden er etableret, om enhver overtrædelse af de i kapitel II fastsatte bestemmelser, begået i eller uden for deres område, herunder enhver overtrædelse, der har fundet sted forud for den seneste ugentlige hviletid. Denne underretning skal gives inden for en rimelig frist og indbefatte oplysninger om de sanktioner, der er iværksat.</p>

(¹) EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p>3. Inden for rammerne af denne gensidige bistand meddeler medlemsstaternes myndigheder regelmæssigt hinanden alle oplysninger om</p> <ul style="list-style-type: none"> — overtrædelser af denne forordning, som begås af statsborgere i andre medlemsstater, og om de sanktioner, der er anvendt i tilfælde af sådanne overtrædelser, — sanktioner, som en medlemsstat har anvendt over for egne statsborgere, som har begået sådanne overtrædelser i andre medlemsstater. 	<p>2. Medlemsstaternes myndigheder udveksler regelmæssigt alle disponible oplysninger om:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p style="text-align: center;"><i>Artikel 22</i></p> <p style="text-align: center;">Udvalgsprocedurer</p>
Ny	<p>1. Kommissionen bistås af det i artikel 18, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 nævnte udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.</p> <p>2. Når der henvises til dette stykke, finder rådgivningsproceduren i artikel 3 i Rådets afgørelse 1999/468/EF anvendelse, jf. dog bestemmelserne i artikel 7 og 8 i samme afgørelse.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artikel 23</i></p>
Ny	<p>1. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionen ethvert spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne forordning. Afgørelserne træffes i overensstemmelse med den i artikel 22, stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure.</p> <p>2. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommissionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af forordningens bestemmelser; — præcisere forordningens bestemmelser og sikre en ensartet anvendelse heraf; — i konkrete sager vedrørende køretid, pauser og hviletid træffe afgørelse i overensstemmelse med den i artikel 22, stk. 2, nævnte rådgivningsprocedure. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne. <p>3. Uden at dette berører artikel 226 i traktaten, kan enhver medlemsstat indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal i særlige tilfælde træffe en anden afgørelse inden for en frist af to måneder.</p>

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85	Forslag
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 18</i></p> <p>1. Forordning (EØF) nr. 543/69 ophæves. Dog ...</p> <p>2. Henvisninger til den i henhold til stk. 1 ophævede forordning skal betragtes som henvisninger til nærværende forordning.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 24</i></p> <p>Forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves.</p> <p>Udgår</p>
<p style="text-align: center;"><i>Artikel 19</i></p> <p>Denne forordning træder i kraft den 29. september 1986.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artikel 25</i></p> <p>Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i <i>De Europæiske Fællesskabers Tidende</i>. Den anvendes fra januar 2004.</p> <p>Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.</p>