

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 561/2006

av den 15 mars 2006

om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

av följande skäl:

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ⁽⁴⁾ syftar till harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter, i synnerhet när det gäller vägtransportsektorn, och till att förbättra arbetsförhållanden och trafiksäkerheten. Framstegen på dessa områden bör tryggas och följas upp.

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

- (2) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter ⁽⁵⁾ skall medlemsstaterna vidta åtgärder som begränsar den maximala veckoarbetstiden för mobila arbetstagare.

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

- (3) Det har visat sig svårt att i samtliga medlemsstater på ett enhetligt sätt tolka, tillämpa och kontrollera efterlevnaden av och övervaka vissa bestämmelser i förordning (EEG) nr 3820/85 som rör körtider, raster och viloperioder för föraren som utför nationella och internationella vägtransporter inom gemenskapen, på grund av att bestämmelserna är alltför generellt formulerade.

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 8 december 2005, och

- (4) För att tillämpningen av bestämmelserna inte skall urholkas och målen för dem skall kunna uppfyllas är det angeläget att efterlevnaden kontrolleras på ett effektivt och enhetligt sätt. Det är därför nödvändigt att utarbeta tydligare och enklare bestämmelser som vägtransportindustrin och tillsynsmyndigheterna lättare kan förstå, tolka och tillämpa.

⁽¹⁾ EGT C 51 E, 26.2.2002, s. 234.

⁽²⁾ EGT C 221, 17.9.2002, s. 19.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (EUT C 38 E, 12.2.2004, s. 152), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2004 (EUT C 63 E, 15.3.2005, s. 11) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 april 2005 (EUT C 33 E, 9.2.2006, s. 425). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 2 februari 2006 och rådets beslut av den 2 februari 2006.

⁽⁴⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁽⁵⁾ EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning när det gäller arbetsförhållanden bör inte hindra arbetsmarknadens parter att genom kollektivförhandlingar eller på annat sätt anta bestämmelser som är gynnsammare för arbetstagarna.
- (6) Det är önskvärt att syftet med denna förordning fastställs tydligt genom att man anger de viktigaste fordonskategorier som förordningen omfattar.
- (7) Denna förordning bör tillämpas på vägtransporter som utförs antingen enbart inom gemenskapen, eller mellan gemenskapen, Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
- (8) Den Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970, i dess ändrade lydelse, bör även i fortsättningen gälla vägtransporter av gods och passagerare med fordon som är registrerade i en medlemsstat eller i ett land som är part i AETR, för hela transportsträckan om transporten går mellan gemenskapen och ett annat tredje land än Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller genom ett sådant land. Det är av avgörande betydelse att AETR modifieras så snart som möjligt, företrädesvis inom två år efter det att denna förordning trätt i kraft i syfte att anpassa dess bestämmelser till denna förordning.
- (9) Om vägtransporten genomförs med fordon som är registrerade i ett tredje land som inte är part i AETR bör AETR:s bestämmelser gälla den del av transportsträckan som går genom gemenskapen eller genom länder som är avtalsslutande parter i AETR.
- (10) Eftersom de frågor som behandlas i AETR omfattas av denna förordnings tillämpningsområde, är gemenskapen behörig att förhandla om och ingå överenskommelsen.
- (11) Om en ändring av interna gemenskapsbestämmelser på området i fråga innebär att AETR bör ändras på motsvarande sätt bör medlemsstaterna vidta gemensamma åtgärder för att få till stånd en sådan ändring snarast möjligt i enlighet med förfarandet i överenskommelsen.
- (12) Förteckningen över undantag bör uppdateras så att den återspeglar utvecklingen inom vägtransportsektorn under de senaste nitton åren.
- (13) Samtliga nyckelbegrepp bör definieras utförligt för att underlätta tolkningen och för att se till att denna förordning tillämpas på ett enhetligt sätt. Dessutom bör det eftersträvas att de nationella kontrollinstanserna tolkar och tillämpar denna förordning på ett enhetligt sätt. Definitionen av vecka i denna förordning bör inte hindra föraren från att börja sitt arbete vilken dag som helst i veckan.
- (14) För att garantera ett effektivt genomförande är det väsentligt att behöriga myndigheter efter en övergångsperiod vid vägkontroller kan kontrollera att körtider och viloperioder har iakttagits ordentligt dagen för kontrollen och under föregående 28 dagar.
- (15) De grundläggande bestämmelserna om körtider behöver förtydligas och förenklas så att efterlevnaden kan kontrolleras på ett effektivt och enhetligt sätt med hjälp av digitala färdskrivare i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter ⁽¹⁾ och den här förordningen. Dessutom bör de nationella kontrollinstanserna med hjälp av den ständiga kommittén sträva efter att tolka och tillämpa den här förordningen på ett enhetligt sätt.
- (16) Det har visat sig att det med tillämpning av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 är möjligt att schemalägga daglig körtid och raster så att en förare kan köra alltför långa perioder utan rast, vilket leder till sämre trafiksäkerhet och sämre arbetsförhållanden för föraren. Det är därför lämpligt att se till att uppdelade raster fördelas så att missbruk förebyggs.
- (17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor, samt genom en bestämmelse enligt vilken föraren är skyldig att ha en normal veckovila minst en gång per två på varandra följande veckor samt bestämmelser i vilka det anges att en dygnsvila under inga omständigheter får vara kortare än nio timmars sammanhängande viloperiod. Eftersom dessa bestämmelser garanterar adekvat vila och hänsyn också tas till de erfarenheter man fått under de senaste åren genom att tillämpa bestämmelserna i praktiken, är det inte längre nödvändigt med ett kompensationsystem för reducerade dygnsviloperioder.
- (18) Vägtransporter i gemenskapen innebär i många fall att färja eller tåg används för vissa transportsträckor. Tydliga bestämmelser om perioder av dygnsvila och raster som är lämpliga för den typen av transporter bör därför fastställas.
- (19) Eftersom person- och godstransporter över gränserna ständigt ökar bör de vägkontroller och kontroller i företagens lokaler som genomförs även omfatta körtider, viloperioder och raster i andra medlemsstater eller i länder utanför gemenskapen och fastställa om dessa följs på föreskrivet sätt, i syfte att öka trafiksäkerheten och öka efterlevnaden av förordningen.
-
- ⁽¹⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 432/2004 (EUT L 71, 10.3.2004, s. 3).

- (20) Transportföretagens ansvar bör omfatta åtminstone transportföretag som är juridiska eller fysiska personer, och det bör också innebära att åtgärder kan vidtas mot fysiska personer som begår, anstiftar eller medverkar till överträdelser mot denna förordning.
- (21) Det är nödvändigt att förare som arbetar för flera transportföretag förser varje företag med lämplig information så att de kan uppfylla sina åtaganden enligt denna förordning.
- (22) För att kunna främja social utveckling och förbättra trafiksäkerheten bör varje medlemsstat även i fortsättningen ha rätt att vidta vissa lämpliga åtgärder.
- (23) Nationella undantag bör återspegla förändringar inom vägtransportsektorn och de bör begränsas till de områden som för närvarande inte är utsatta för konkurrens.
- (24) Medlemsstaterna bör fastställa regler för fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Dessa regler bör ge tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder.
- (25) För att på ett effektivt sätt kunna kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna bör samtliga nationella och internationella persontransporter i linjetrafik kontrolleras genom användning av standardfärdskrivare.
- (26) Medlemsstaterna bör fastställa sanktioner vid överträdelser av denna förordning och se till att de verkställs. Dessa sanktioner måste vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. I medlemsstaternas gemensamma regelsystem för åtgärder bör även ingå möjligheten att hindra fortsatt färd med fordonet vid allvarliga överträdelser. De bestämmelser i förordningen som gäller sanktioner eller rättsliga förfaranden bör inte inverka på nationella regler när det gäller bevisbördan.
- (27) För att på ett otvetydigt och effektivt sätt kunna kontrollera att bestämmelserna efterlevs bör bestämmelserna om transportföretagens och förarnas ansvar vid överträdelser av denna förordning harmoniseras. Ansaret kan innebära straff-, civil- och förvaltningsrättsliga sanktioner beroende på vad som tillämpas i medlemsstaten.
- (28) Eftersom målet med denna förordning, nämligen att fastställa tydliga och gemensamma bestämmelser om körtider, raster och viloperioder, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av behovet av samordnade åtgärder bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (29) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (30) Eftersom bestämmelserna om lägsta ålder för förare har fastställts i direktiv 2003/59/EG ⁽²⁾ och måste införlivas före 2009 måste det i denna förordning enbart ingå övergångsbestämmelser om besättnings lägsta ålder.
- (31) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör ändras i syfte att förtydliga transportföretagens och förarnas specifika skyldigheter och främja rättslig säkerhet och underlätta kontroller av körtid och viloperioder vid vägkontroller.
- (32) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör även ändras så att rättsäkerhet uppnås i fråga om nya datum för införande av digital färdskrivare och för utfärdande av förarkorten.
- (33) I och med införandet av färdskrivare genom förordning (EG) nr 2135/98 och den elektroniska lagring av förarens aktiviteter som därigenom sker på förarkortet för en tidsperiod på 28 dagar och fordonets hantering för en tidsperiod på 365 dagar, kan snabbare och mer omfattande vägkontroller göras i framtiden.
- (34) I direktiv 88/599/EEG ⁽³⁾ fastställs det att vägkontroller enbart skall omfatta dagliga körperioder, dygnsvila och raster. Då digitala färdskrivare införs lagras förarens och fordonets uppgifter elektroniskt, och uppgifterna kommer att kunna utvärderas elektroniskt på plats. Detta bör göra det möjligt att med tiden på ett enkelt sätt kontrollera dygnsvila och reducerad dygnsvila, veckoviloperioder eller reducerade veckoviloperioder samt kompensationsvila.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4). Direktivet ändrat genom rådets direktiv 2004/66/EG (EUT L 168, 1.5.2004, s. 35).

⁽³⁾ Rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter (EGT L 325, 29.11.1988, s. 55).

- (35) Erfarenheterna visar att efterlevnaden av bestämmelserna i förordningen och framför allt bestämmelserna om de maximala körtiderna under en tvåveckorsperiod inte kan säkerställas om inte verksam och effektiv övervakning i förhållande till hela tidsperioden genomförs vid vägkontroller.
- (36) För att på ett så effektivt sätt som möjligt kunna övervaka och upprätthålla viss social lagstiftning inom vägtransportområdet bör tillämpningen av de rättsliga bestämmelser som gäller digitala färdskrivare överensstämma med denna förordning.
- (37) Av tydlighets- och rationaliseringsskäl bör förordning (EEG) nr 3820/1985 upphävas och ersättas med denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.

Artikel 2

1. Denna förordning skall tillämpas på vägtransporter av

- a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller
- b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

2. Denna förordning skall tillämpas, oberoende av fordonets registreringsland, på vägtransporter som utförs

- a) enbart inom gemenskapen, eller
- b) mellan gemenskapen, Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

3. I stället för denna förordning skall AETR tillämpas på internationella vägtransporter som delvis genomförs utanför de områden som anges i punkt 2, för

- a) fordon som är registrerade i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR, för hela resan,
- b) fordon som är registrerade i ett tredjeland som inte är part i AETR, endast för den del av resan som äger rum i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR.

Bestämmelserna i AETR bör anpassas till bestämmelserna i denna förordning så att huvudbestämmelserna i förordningen, genom AETR, tillämpas på sådana fordon för varje del av resan som görs inom gemenskapen.

Artikel 3

Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

- a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,
- b) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,
- c) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,
- d) fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
- e) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
- f) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat,
- g) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
- h) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods,
- i) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.

Artikel 4

I denna förordning gäller följande definitioner:

a) *vägtransport*: all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.

b) *fordon*: motorfordon, dragfordon, släpvagn och påhängsvagn eller en kombination av dessa fordon, enligt följande definitioner:

— *motorfordon*: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som normalt används för transport av personer eller gods.

— *dragfordon*: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som är speciellt konstruerat för att dra, skjuta eller på annat sätt förflytta släpvagnar, påhängsvagnar, anordningar eller maskiner.

— *släpvagn*: fordon konstruerat för att kopplas till motor- eller dragfordon.

— *påhängsvagn*: släpvagn utan framaxel, kopplad på sådant sätt att en avsevärd del av dess egen vikt och lastens vikt bärs av motor- eller dragfordonet.

c) *förare*: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning.

d) *rast*: tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast skall utnyttjas för återhämtning.

e) *annat arbete*: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG utom "körning", inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.

f) *vila*: sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid.

g) *dygnsvila*: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av *normal dygnsvila* eller *reducerad dygnsvila*.

— *normal dygnsvila*: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av

minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.

— *reducerad dygnsvila*: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.

h) *veckovila*: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av *normal veckovila* eller *reducerad veckovila*.

— *normal veckovila*: en viloperiod om minst 45 timmar.

— *reducerad veckovila*: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda.

i) *vecka*: tidsperiod mellan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.

j) *körtid*: tid som registrerats som körning

— automatiskt eller halvautomatiskt av färdskrivaren enligt bilaga I och bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85, eller

— manuellt i enlighet med kravet i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3821/85.

k) *daglig körtid*: sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila.

l) *körtid per vecka*: sammanlagd körtid under en vecka.

m) *högsta tillåtna vikt*: högsta tillåtna vikt för ett körklart och fullt lastat fordon.

n) *linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik enligt definitionen i artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss ⁽¹⁾.

o) *multibemanning*: bemanning av ett fordon där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden.

⁽¹⁾ EGT L 74, 20.3.1992, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

- p) *transportföretag*: fysiska och juridiska personer, samman slutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning.
- q) *körperiod*: den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att han tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.

KAPITEL II

BESÄTTNING, KÖRTIDER, RASTER OCH VILOPERIODER

Artikel 5

1. Lägsta ålder för konduktörer skall vara 18 år.
 2. Lägsta ålder för förarbiträden skall vara 18 år. Medlemsstaterna får emellertid sänka förarbiträdenas lägsta ålder till 16 år
- a) vid vägtransporter som utförs inom en medlemsstat inom en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inbegripet kommuner vars centrum är belägna inom denna radie,
- b) om det sker i yrkesutbildningssyfte, och
- c) om det står i överensstämmelse med nationella arbetsrättsliga regler.

Artikel 6

1. Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar.

Den dagliga körtiden får emellertid utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka.

2. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och får inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids.

3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.

4. Till daglig körtid och körtid per vecka skall räknas all körtid på gemenskapens territorium eller i ett tredjeland.

5. En förare skall som "annat arbete" registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av "tillgänglighet" enligt definitionen i artikel 15.3 c i förordning (EEG) Nr 3821/85 sedan sin senaste dygns- eller veckovila. Denna registrering skall göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.

Artikel 7

Efter en körperiod på fyra och en halv timme skall föraren ta en sammanhängande rast på minst fyrtiofem minuter, såvida han eller hon inte tar en viloperiod.

Denna rast får bytas ut mot en rast om minst 15 minuter, följt av en rast om minst 30 minuter, fördelade över körtiden, så att bestämmelserna i första stycket iakttas.

Artikel 8

1. En förare skall ta ut dygns- och veckovila.
2. Efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila skall föraren under varje 24-timmarsperiod ha tagit en ny dygnsvila.

Om den dygnsvila som ingår i 24-timmarsperioden uppgår till minst nio men färre än elva timmar, skall dygnsvilan i fråga betraktas som reducerad dygnsvila.

3. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila.
4. En förare får ha högst tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.

5. Trots vad som föreskrivs i punkt 2 skall förare av fordon med multibemannning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.

6. Under två på varandra följande veckor skall en förare ta minst

— två normala veckovilor, eller

— en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar – minskningen skall dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som skall tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

En veckovila skall inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.

7. Varje vila som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila skall tas ut i samband med en annan viloperiod på minst nio timmar.

8. När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sov möjligheter för varje förare och fordonet står stilla.

9. En veckovila som börjar under en vecka och fortsätter in på följande vecka får hänföras till endera av dessa veckor, men inte till båda.

Artikel 9

1. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan skall föraren ha tillgång till en sovbräns eller liggplats.

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbräns eller liggplats.

3. Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall räknas som "annat arbete".

KAPITEL III

TRANSPORTFÖRETAGENS ANSVAR

Artikel 10

1. Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.

2. Transportföretaget skall organisera det arbete som avses i punkt 1 så att föraren kan följa förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen. Transportföretaget skall informera föraren på lämpligt sätt och regelbundet kontrollera att förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen följs.

3. Ett transportföretag skall vara ansvarigt för överträdelser som begåtts av företagets förare, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att hålla transportföretag fullt ansvariga får medlemsstaterna göra detta ansvar avhängigt av företagets överträdelse av punkterna 1 och 2. Medlemsstaterna får ta i beaktande alla bevis för att transportföretaget inte rimligtvis kan hållas ansvarigt för den överträdelse som begåtts.

4. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna förordning.

5. a) Transportföretag som använder fordon utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B till förordning (EEG) nr 3821/85 och som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde skall

i) se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som det föreskrivs av medlemsstaten och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som genomförts av eller för det berörda företaget överförs,

ii) se till att alla uppgifter som överförs, både från fordonsenheten och från förarkortet, bevaras under minst tolv månader från och med registreringsdagen; sådana uppgifter skall på begäran av en kontrolltjänsteman vara tillgängliga, antingen direkt eller på distans, från företagets lokaler.

b) I denna punkt skall "överföring" tolkas i enlighet med definitionen i avsnitt I (definitioner) led s i bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85.

c) Den maximala längden på perioden för vilken relevanta uppgifter skall överföras enligt led a i skall fastställas av kommissionen i överensstämmelse med det rådgivande förfarande som avses i artikel 24.2.

KAPITEL IV

UNDANTAG

Artikel 11

En medlemsstat får föreskriva högre minimigränser för raster och viloperioder och lägre maximigränser för körtid än dem som anges i artiklarna 6 till 9 för vägtransporter som utförs helt på dess territorium. I detta fall skall medlemsstaten ta hänsyn till tillämpliga kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter. Bestämmelserna i denna förordning skall emellertid vara fortsatt tillämpliga på förare i internationell trafik.

Artikel 12

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet skall nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från artiklarna 6 till 9 i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren skall ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast då han når fram till en lämplig plats att stanna på.

Artikel 13

1. Om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1, får varje medlemsstat inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 till 9, och förena sådana undantag med särskilda villkor, för transporter enligt följande:

- a) Fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av statliga myndigheter för att utföra vägtransporter som inte konkurrerar med privata transportföretag.
- b) Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget.
- c) Jordbrukstraktorer och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av upp till 100 km från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.
- d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton
 - vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna ⁽¹⁾ för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten, eller
 - för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete.

Sådana fordon får endast användas inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

- e) Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2 300 km² vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.
- f) Fordon som används för godstransporter inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton.
- g) Fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare.
- h) Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, insamling och bortskaffande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare.
- i) Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.
- j) Specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.
- k) Särskilt utrustade fordon för mobila projekt, vars främsta syfte är att användas som undervisningshjälpmedel när de är stationära.
- l) Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.
- m) Specialfordon för transport av pengar och/eller värdeföremål.
- n) Fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver som inte är avsedda som människoföda.
- o) Fordon som uteslutande används på vägar inom knutpunktsanläggningar som hamnar, intermodala terminaler och järnvägsterminaler.
- p) Fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 50 km.

2. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om undantag som har medgivits enligt punkt 1 och kommissionen skall informera de övriga medlemsstaterna om detta.

⁽¹⁾ EGT L 15, 21.1.1998, s. 14. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EGT L 284, 31.10.2003, s. 1).

3. Under förutsättning att de mål som anges i artikel 1 inte äventyras och att adekvat skydd för förarna tillhandahålls får en medlemsstat med kommissionens förhandsgodkännande inom sitt eget territorium medge mindre betydande undantag från denna förordning för fordon som används i på förhand fastställda områden med en befolkningstäthet under fem personer per kvadratkilometer, i följande fall:

- Nationell linjetrafik för persontransporter, där tidtabellen bekräftats av myndigheterna (i vilket fall endast undantag som avser raster får medges).
- Nationell godstrafik på väg, för egen räkning eller för uthyrning eller mot ersättning, som inte påverkar den inre marknaden och som behövs för att bibehålla vissa industrisektorer på det berörda territoriet och där det i bestämmelserna om undantag i denna förordning fastställs en begränsad körradie på högst 100 km.

En vägtransport får med detta undantag omfatta en körning till ett område med en befolkningstäthet på fem personer eller fler per kvadratkilometer i enda syfte att inleda eller avsluta körningen. Sådana åtgärder skall vara proportionerliga till sin art och sitt omfång.

Artikel 14

1. Under förutsättning att de mål som anges i artikel 1 inte äventyras får medlemsstaterna, efter tillstånd från kommissionen, medge undantag från tillämpningen av artiklarna 6 till 9 i denna förordning för transporter som genomförs under extraordinära omständigheter.

2. I brådskande fall får medlemsstaterna medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket omgående skall meddelas kommissionen.

3. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

Artikel 15

Medlemsstaterna skall se till att förarna till de fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider, obligatoriska raster och viloperioder.

KAPITEL V

KONTROLLFÖRFARANDET OCH PÅFÖLJDER

Artikel 16

1. Om fordonet inte är utrustat med färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85, skall punkterna 2 och 3 i den här artikeln gälla

- a) i nationell linjetrafik för persontransporter, och

- b) i internationell linjetrafik för persontransporter, där linjelängden är högst 100 km och slutstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater.

2. Transportföretaget skall upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista för varje enskild förare med namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställt schema för olika perioder av körning, annat arbete samt raster och tillgänglighet.

Varje förare av sådan trafik som avses i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och en kopia av tidtabellen.

3. Tjänstgöringslistan skall

- a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar de närmast 28 föregående dagarna; dessa uppgifter skall uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden,
- b) vara undertecknad av transportföretagets chef eller dennes företrädare,
- c) bevaras av transportföretaget i ett år efter utgången av den period som den omfattar; företaget skall, om en förare begär det, lämna ett utdrag ur hans tjänstgöringslista, och
- d) på begäran uppvisas för och överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.

Artikel 17

1. För att kommissionen vartannat år skall kunna utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och om utvecklingen inom de aktuella verksamhetsområdena, skall medlemsstaterna tillställa kommissionen nödvändig information på den enhetliga blankett som finns i beslut 93/173/EEG ⁽¹⁾.

2. Denna information skall överlämnas till kommissionen senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.

3. Av rapporten skall det framgå hur undantagsbestämmelserna i artikel 13 utnyttjats.

4. Kommissionen skall lägga fram rapporten för Europaparlamentet och rådet senast 13 månader efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.

⁽¹⁾ EGT L 72, 25.3.1993, s. 33.

Artikel 18

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning.

Artikel 19

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.

2. En medlemsstat skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av denna förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks

- inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och
- har begåtts av ett företag som är etablerat i, eller en förare vars anställningsort ligger i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

får medlemsstaten fram till den 1 januari 2009, i stället för att besluta om en sanktion, rapportera omständigheterna kring överträdelsen till den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland där företaget är etablerat, eller där föraren har sin anställningsort.

3. När en medlemsstat inleder ett förfarande eller beslutar om sanktioner för en viss överträdelse, skall den skriftligen lägga fram vederbörliga bevis om detta för föraren.

4. Medlemsstaterna skall se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande godsanvändare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare.

Artikel 20

1. Föraren skall bevara alla bevis på sanktioner eller inledda förfaranden som lagts fram av en medlemsstat, till dess att samma överträdelse av denna förordning inte längre kan leda

till ett andra förfarande eller en andra sanktion i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

2. Föraren skall på begäran kunna lägga fram de bevis som avses i punkt 1.

3. En förare som är anställd av eller står till förfogande för mer än ett transportföretag skall lämna tillräcklig information till vart och ett av företagen, så att de kan följa föreskrifterna i kapitel II.

Artikel 21

För att ta itu med fall där en medlemsstat anser att denna förordning har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten, skall den ge den lämpliga behöriga myndigheten rätt att hindra fortsatt färd med det berörda fordonet fram till dess att orsaken till överträdelsen har åtgärdats. Medlemsstaterna kan tvinga föraren att ta ut en dygnsvila. En medlemsstat kan vid behov också tillämpa definitiv eller tillfällig återkallelse eller begränsning av ett företags trafiktillstånd om företaget är etablerat i den medlemsstaten, eller definitiv eller tillfällig återkallelse eller begränsning av en förares körkort. Kommissionen skall i enlighet med förordningen i artikel 24.2 utarbeta riktlinjer för att främja en harmoniserad tillämpning av denna artikel.

Artikel 22

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid denna förordnings tillämpning och vid kontrollen av efterlevnaden.

2. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall regelbundet översända till varandra all tillgänglig information om

a) överträdelser av föreskrifterna i kapitel II som begåtts av personer som inte är bosatta i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört,

b) sanktioner beslutade av en medlemsstat mot personer som är bosatta i staten för överträdelser som begåtts i andra medlemsstater.

3. Medlemsstaterna skall regelbundet översända relevanta uppgifter om sin nationella tolkning och tillämpning av förordningens bestämmelser till kommissionen, som skall göra denna information tillgänglig i elektronisk form för andra medlemsstater.

4. Kommissionen skall underlätta dialogen mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tolkning och tillämpning av denna förordning med stöd av den kommitté som avses i artikel 24.1.

Artikel 23

Gemenskapen skall inleda de förhandlingar med tredjeländer som kan visa sig nödvändiga för att genomföra denna förordning.

Artikel 24

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats med stöd av artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 25

1. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ
 - a) granska ärenden där tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning skiljer sig åt, särskilt i fråga om körtider, raster och viloperioder,
 - b) förtydliga bestämmelserna i denna förordning för att de skall kunna tillämpas enhetligt.
2. I de ärenden som avses i punkt 1 skall kommissionen fatta beslut om en rekommenderad tillämpning i enlighet med förfarandet i artikel 24.2. Kommissionen skall meddela Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna sitt beslut.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 26*

Förordning (EEG) nr 3821/85 ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 skall ersättas med följande:

”Artikel 2

I denna förordning skall de definitioner gälla som anges i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) 3821/85 och (EG) nr 2135/98 (*).

(*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1”

2. Artikel 3.1, 3.2 och 3.3 skall ersättas med följande:

”1. Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006. Fordon som avses i artikel 16.1 i förordning (EG) nr 561/2006 och fordon som var undantagna från tillämpningsområdet för

förordning (EEG) nr 3820/85 men som inte längre är undantagna enligt förordning (EG) nr 561/2006 skall senast den 31 december 2007 uppfylla detta krav.

2. Medlemsstaterna får undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 från denna förordnings tillämpningsområde.

3. Medlemsstaterna får, med kommissionens tillstånd, från denna förordnings tillämpningsområde undanta fordon som används för de transporter som avses i artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006.”

3. Artikel 14.2 skall ersättas med följande:

”2. Företaget skall bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts för att uppfylla kraven i artikel 15.1, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och skall på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Företaget skall också lämna kopior av uppgifter som överförts från förarkorten till de berörda förare som begär detta samt utskrifterna av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till en behörig kontrolltjänsteman.”

4. Artikel 15 skall ändras på följande sätt:

— I punkt 1 skall följande stycke läggas till:

”Om förarkortet är skadat, funktionsodugligt eller om föraren inte är i besittning av förarkortet, skall föraren

a) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som föraren kör och på den utskriften fylla i

i) uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), inbegripet namnteckning,

ii) de tidsperioder som avses i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d,

b) i slutet av körningen skriva ut alla uppgifter om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren, fylla i eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit ut vila sedan utskriften gjordes vid avfärden, i den mån de inte registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument lämna uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), inbegripet förarens namnteckning.”

— Punkt 2 andra stycket skall ersättas med följande:

”När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d

- a) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, eller
- b) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare i enlighet med bilaga I B skall varje förare förvissa sig om att hans eller hennes förarkort stoppas in i rätt kortplats på färdskrivaren.”

— Punkt 3 b och c skall ersättas med följande:

- ”b) under tecknet [#*]: ’annat arbete’, med vilket avses andra verksamheter än körning, enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (*), samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn. 
- c) under tecknet [#*]: ’tid då arbetstagaren är tillgänglig’ enligt artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG. 

(*) EUT L 80, 23.3.2002, s. 35.”

— Punkt 4 skall utgå.

— Punkt 7 skall ersättas med följande:

”7 a Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Diagramblad för den innevarande veckan och de diagramblad som föraren använt under de föregående 15 dagarna.
- ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.

- iii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i leden i och iii emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

- b) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Sitt förarkort.
- ii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
- iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i led ii ovan emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

- c) En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på sådana, genom att analysera andra handlingar som kan styrka att bestämmelserna i artikel 16.2 och 16.3 inte efterlevs.”

Artikel 27

Förordning (EG) nr 2135/98 ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.1 a skall ersättas med följande:

”1 a) Från och med den tjugonde dagen efter offentliggörandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den ... om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 (*) skall fordon som tas i bruk för första gången utrustas med färdskrivare i enlighet med bestämmelserna i bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85.

(*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.”

2. Artikel 2.2 skall ersättas med följande:

"2. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utfärda förarkort senast den tjugonde dagen efter offentliggörandet av förordning (EG) nr 561/2006."

Artikel 28

Förordning (EEG) nr 3820/85 skall upphöra att gälla och skall ersättas med denna förordning.

Artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall dock fortsätta att gälla fram till de datum som anges i artikel 15.1 i direktiv 2003/59/EG.

Artikel 29

Denna förordning träder i kraft den 11 april 2006, med undantag för artiklarna 10.5, 26.3, 26.4 och artikel 27, vilka träder i kraft den 1 maj 2006.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 15 mars 2006.

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
J. BORRELL FONTELLES

På rådets vägnar
Ordförande
H. WINKLER