

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

► **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. 561/2006**
af 15. marts 2006

om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1)

Ændret ved:

| | | Tidende | | |
|--------------------|---|---------|------|------------|
| | | nr. | side | dato |
| ► <u>M1</u> | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 | L 300 | 88 | 14.11.2009 |
| ► <u>M2</u> | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 | L 60 | 1 | 28.2.2014 |
| ► <u>M3</u> | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 | L 249 | 1 | 31.7.2020 |

Berigtiget ved:

- **C1** Berigtigelse, EUT L 70 af 14.3.2009, s. 19 (561/2006)
- **C2** Berigtigelse, EUT L 79 af 25.3.2011, s. 26 (561/2006)
- **C3** Berigtigelse, EUT L 195 af 20.7.2016, s. 83 (561/2006)

▼B**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF)
nr. 561/2006**

af 15. marts 2006

**om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for
vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF)
nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets
forordning (EØF) nr. 3820/85**

(EØS-relevant tekst)

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. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

Artikel 2

1. Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:
 - a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton

▼M3

- aa) fra den 1. juli 2026 for godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton, eller

▼B

- b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.
2. Denne forordning gælder uanset køretøjets registreringsland for:
 - a) vejtransport, der udelukkende finder sted inden for Fællesskabet, og
 - b) vejtransport mellem Fællesskabet, Schweiz og lande, der er kontraherende parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.
3. AETR-overenskomsten finder i stedet for denne forordning anvendelse på international transport, der delvis udføres uden for de i stk. 2 nævnte områder med:
 - a) køretøjer registreret i Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, under hele transporten
 - b) køretøjer registreret i et tredjeland, der ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

▼ B

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

Artikel 3

Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

- a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km

▼ M3

- aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:

- i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller
- ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde,

inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet og at transporten ikke udføres mod vederlag

▼ B

- b) køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen
- c) ► **C1** køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, ◀ såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol

▼ C1

- d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp

▼ B

- e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver
- f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted
- g) 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
- h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, der benyttes til ikke-erhvervs-mæssig varetransport

▼ M3

- ha) køretøjer med en størst tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, som bruges til godstransport, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet

▼ B

- i) erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervs-mæssig personbefordring eller godstransport.

▼B*Artikel 4*

I denne forordning forstås ved:

- a) »vejtransport«: al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport
- b) »køretøj«: et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med følgende definitioner:
 - »motorkøretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og normalt anvendes til personbefordring eller godstransport, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
 - »trækkende køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og er specielt indrettet til at trække, skubbe eller flytte påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
 - »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller et trækkende køretøj
 - »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkobles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet

▼C1

- c) »fører«: enhver person, som fører et køretøj, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj som en del af sine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre det

▼B

- d) »pause«: enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation
- e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren
- f) »hvil«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid
- g) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær daglig hviletid« og »reduceret daglig hviletid«
 - »regulær daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer
 - »reduceret daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer
- h) »ugentlig hviletid«: en ugentlig periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær ugentlig hviletid« og »reduceret ugentlig hviletid«:
 - »regulær ugentlig hviletid«: ethvert hvil på mindst 45 timer

▼B

- »reduceret ugentlig hviletid«: ethvert hvil, som er mindre end 45 timer, men som, med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk
- i) »uge«: tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00
- j) »køretid«: varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes:
 - automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
 - manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85
- k) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid
- l) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge
- m) »største tilladte totalvægt«: den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast
- n) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus ⁽¹⁾
- o) »flermandsbetjening«: den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden
- p) »transportvirksomhed«: enhver, der udfører vejtransport mod vederlag eller for egen regning, og som er en fysisk eller juridisk person, en sammenslutning eller en kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, eller et organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed med en sådan status
- q) »kørselsperiode«: den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt

▼M3

- r) »ikkeerhvervsmæssig varetransport«: vejtransport, dog ikke vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen direkte eller indirekte betaling, og som ikke direkte eller indirekte genererer nogen indtægt for føreren af køretøjet eller for andre, og som ikke har forbindelse med professionelle eller kommercielle aktiviteter.

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

▼B

KAPITEL II

MEDFØLGENDE PERSONALE, KØRETID, PAUSER OG HVILETID

Artikel 5

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

Artikel 6

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.

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

▼M3

5. En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, vedkommende bruger på kørsel i erhvervmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle rådighedsperioder som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF i overensstemmelse med artikel 34, stk. 5, litra b), nr. iii), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014⁽¹⁾. Registreringen skal ske enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved anvendelse af faciliteter til manuel registrering i kontrolapparatet.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

▼B*Artikel 7*

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

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

▼M3

En fører, der deltager i flermandsbetjening, kan tage en pause på 45 minutter i et køretøj, som køres af en anden fører, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der fører køretøjet.

▼B*Artikel 8*

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.

Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.
3. En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
4. Føreren må højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.

▼C1

5. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer inden for 30 timer efter afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.

▼M3

6. I to på hinanden følgende uger skal en fører afholde mindst:
 - a) to regulære ugentlige hviletider, eller
 - b) en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer.

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

Uanset første afsnit kan en fører, der udfører international godstransport, uden for etableringsmedlemsstatens område afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

▼ M3

I dette stykke anses en fører for at udføre international transport, hvor føreren starter to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for arbejdsgiverens etableringsmedlemsstat og førerens bopælsland.

▼ M1

6a. Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående international personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel ⁽¹⁾, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:

- a) kørselen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer i en medlemsstat eller et tredjeland, hvorpå denne forordning finder anvendelse, der er forskellig fra det land, hvor kørselen er begyndt
- b) føreren efter anvendelse af undtagelsen tager:
 - i) enten to regulære ugentlige hviletidsperioder, eller
 - ii) en regulær ugentlig hviletidsperiode og en reduceret ugentlig hviletidsperiode på mindst 24 timer. Reduktionen skal imidlertid som kompensation erstattes med en tilsvarende hviletidsperiode, der tages samlet inden afslutningen af den tredje uge efter slutningen af undtagelsesperioden
- c) køretøjet efter den 1. januar 2014 er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, og
- d) køretøjet efter den 1. januar 2014, hvis kørsel finder sted i perioden mellem kl. 22.00 og 06.00, er dobbeltbemandet, eller køretiden, jf. artikel 7, reduceres til tre timer.

Kommissionen overvåger nøje anvendelsen af denne undtagelse med henblik på at sikre meget strenge betingelser for vejsikkerheden, især ved at kontrollere, at den samlede køretid i den periode, der er omfattet af undtagelsen, ikke er overdrevent lang. Senest den 4. december 2012 udarbejder Kommissionen en beretning med en vurdering af de følger, undtagelsen har haft for vejsikkerheden, samt af de sociale aspekter. Hvis Kommissionen finder det passende, foreslår den en ændring af denne forordning i den henseende.

▼ M3

6b. Enhver reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal afholdes samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Hvor der er afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, tredje afsnit, skal der umiddelbart forud for den næste ugentlige hviletid afholdes en hviletid som kompensation for disse to reducerede ugentlige hviletider.

⁽¹⁾ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88.

▼B

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

▼M3

8. De regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, må ikke afholdes i et køretøj. De skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold.

Alle omkostninger til indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren.

8a. Transportvirksomheder tilrettelægger førernes arbejde, således at førerne kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren sædvanligvis er baseret, og hvor førerens regulære ugentlige hviletid begynder, i etableringsmedlemsstaten eller tilbage til førernes bopæl indenfor hver fire på hinanden følgende uger med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid.

Hvor føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, tilrettelægger transportvirksomheden imidlertid førerens arbejde, således at føreren kan vende tilbage inden starten på den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation.

Virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder.

▼B

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

▼M3

10. Kommissionen skal senest den 21. august 2022 evaluere og rapportere til Europa-Parlamentet og til Rådet, om der kan vedtages mere hensigtsmæssige regler for førere, der lejlighedsvis udfører personbefordring, som defineret i artikel 2, nr. 4), i forordning (EF) nr. 1073/2009.

Artikel 8a

1. Kommissionen sikrer, at oplysninger om sikrede parkeringsområder er let tilgængelige for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej. Kommissionen offentliggør en liste over alle de parkeringsområder, der er certificeret, for at give førerne adgang til passende:

— afsløring og forebyggelse af indtrængen

— belysning og synlighed

▼ M3

- kontaktpunkter og procedurer i nødsituationer
- kønsvenlige sanitære faciliteter
- muligheder for køb af mad og drikke
- kommunikationsforbindelser
- strømforsyning.

Listen over sådanne parkeringsområder skal være tilgængelig på et enkelt officielt websted, der ajourføres regelmæssigt.

2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23a med henblik på at fastsætte standarder, der præciserer service- og sikkerhedsniveauet for de områder, der er anført i stk. 1, og procedurerne for certificering af parkeringsområder.

3. Alle parkeringsområder, der er certificeret, kan angive, at de er certificeret i henhold til EU-standarder og -procedurer.

I henhold til artikel 39, stk. 2, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ⁽¹⁾ skal medlemsstaterne tilskynde til etablering af parkeringspladser til erhvervstrafikanter.

4. Senest den 31. december 2024 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om tilgængeligheden af egnede hvilefaciliteter for førere og af sikrede parkeringsfaciliteter samt om udviklingen af trygge og sikre parkeringsområder, der er certificeret i overensstemmelse med de delegerede retsakter omhandlet i stk. 2. Rapporten kan angive foranstaltninger til at øge antallet og kvaliteten af sikrede parkeringsområder.

▼ B*Artikel 9***▼ M3**

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

For så vidt angår regulære ugentlige hviletider gælder denne undtagelse kun for færge- og togrejser, hvor:

- a) rejsen efter planen varer 8 timer eller længere, og
- b) føreren har adgang til en sovekabine på færgen eller i toget.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det trans-europæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

▼ M3

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

▼ B

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

▼ M3*Artikel 9a*

Senest den 31. december 2025 udarbejder og forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori brugen af selvkørende systemer i medlemsstaterne evalueres. Denne rapport skal have særlig fokus på disse systemers potentielle indvirkning på køre- og hviletidsreglerne. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag om ændring af denne forordning.

▼ B

KAPITEL III

TRANSPORTVIRKSOMHEDENS ANSVAR

*Artikel 10***▼ M3**

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

▼ B

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

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

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

▼B

4. Virksomheder, fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med denne forordning.
5. a) En transportvirksomhed, der benytter køretøjer, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde og bestemmelser, og som er udstyret med et kontrolapparat, der opfylder kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,
- i) sikrer, at alle data overføres fra køretøjsenheden og førerkortet med den regelmæssighed, der er fastsat af medlemsstaten; transportvirksomheden skal også overføre relevante data med større hyppighed for at sikre, at alle data vedrørende aktiviteter, der ud føres af eller for virksomheden, overføres
- ii) sikrer, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringstidspunktet, idet sådanne data på anmodning af en dertil bemyndiget person, skal være tilgængelige i virksomhedens lokaler, enten direkte eller via en fjerntilslutning.
- b) Udtrykket »dataoverførsel« er i dette stykke brugt med den definition, der er fastsat i bilag I B i kapitel I, litra s), i forordning (EØF) nr. 3821/85.
- c) Maksimumsfrekvensen, hvormed de relevante data skal overføres i henhold til litra a), nr. i), fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 24, stk. 2.

KAPITEL IV

UNDTAGELSER

Artikel 11

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

Artikel 12

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

▼ M3

Forudsat at færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, kan føreren under ekstraordinære omstændigheder også fravige artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 8, stk. 2, ved at overskride den daglige og ugentlige køretid med op til én time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde den ugentlige hvileperiode.

Føreren kan på samme betingelser overskride den daglige og ugentlige køretid med op til to timer for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde en regulær ugentlig hviletid, forudsat at der blev taget en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart før den yderligere kørsel.

Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til destinationen eller den egnede holdeplads.

Enhver forlængelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet i forlængelse af enhver hviletid inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

▼ B*Artikel 13*

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

- a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder
- b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted
- c) landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, inden for en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet

▼ M2

- d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet⁽¹⁾, til at omdele forsendelser som led i befordringspligten.

⁽¹⁾ EFT L 15 af 21.1.1998, s. 14.

▼ B

Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af ► **M2** 100 km ◀ fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet.

▼ M3

- e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer eller i regioner, der ligger isoleret fra resten af landet, 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, og som ikke grænser op til en anden medlemsstat

▼ B

- f) køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af ► **M2** 100 km ◀ fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 tons
- g) køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervmæssig godstransport eller personbefordring
- h) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefontjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv-sendere eller -modtagere
- i) køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervmæssig personbefordring
- j) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr
- k) specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille

▼ C3

- l) køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og/eller til transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug

▼ B

- m) specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande

▼ C1

- n) køretøjer, der anvendes til transport af dyreaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum

▼B

- o) køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler
- p) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier inden for en radius på op til ►**M2** 100 km ◀

▼M3

- q) køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet
- r) køretøjer til levering af færdigblandet beton.

▼B

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

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

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

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

Artikel 14

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

▼M3

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne under særlige omstændigheder for en periode af højst 30 dage meddele en behørigt begrundet midlertidig undtagelse, hvorom Kommissionen omgående skal underrettes. Kommissionen offentliggør omgående disse oplysninger på et offentligt websted.

▼B

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

▼M3*Artikel 15*

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, der er omhandlet i artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke nationale bestemmelser der gælder sådanne førere.

▼B

KAPITEL V

KONTROL OG SANKTIONER

Artikel 16

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

- a) indenlandsk rutekørsel med personer og
 - b) international rutekørsel med personer, såfremt rutens endestationer ligger inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje fra en grænse mellem to medlemsstater, og rutens længde ikke overstiger 100 km.
2. Virksomheden opstiller en fartplan og en arbejdstidsplan, som for hver fører angiver navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde, pauser og rådighedstid.

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

3. Arbejdstidsplanen:

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

▼B*Artikel 17*

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den hvert andet år kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder, og benytter hertil den i beslutning 93/173/EØF ⁽¹⁾ fastsatte standardformularer.
2. Oplysningerne skal meddeles Kommissionen senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.
3. Det angives i rapporten, hvorvidt der er gjort brug af undtagelsesbestemmelserne i artikel 13.
4. Kommissionen fremsender rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet senest 13 måneder efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

Artikel 18

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

*Artikel 19***▼M3**

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EU) nr. 165/2014 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive og stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes alvor som anført i bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF ⁽²⁾, samt have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af nærværende forordning og af forordning (EU) nr. 165/2014 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger sammen med den metode og de kriterier, der på nationalt plan er valgt med henblik på at vurdere deres forholdsmæssighed. Medlemsstaterne giver straks meddelelse om senere ændringer, der berører dem. Kommissionen underretter medlemsstaterne om disse regler og foranstaltninger og om ændringer heraf. Kommissionen sikrer, at disse oplysninger offentliggøres på et dedikeret offentligt websted på alle officielle EU-sprog, der indeholder detaljerede oplysninger om de sanktioner, der gælder i medlemsstaterne.

▼B

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

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

— som ikke er begået på den pågældende medlemsstats område, og

⁽¹⁾ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

▼B

— som er begået af en virksomhed etableret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland eller af en fører, hvis ansættelsessted er i en anden medlemsstat eller et tredjeland

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

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

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

Artikel 20

1. Føreren skal opbevare bevis for, at en medlemsstat har pålagt sanktioner eller indledt retsforfølgning, indtil overtrædelsen af denne forordning ikke længere kan medføre endnu en retsforfølgning eller sanktion.

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

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

Artikel 21

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

*Artikel 22***▼M3**

1. Medlemsstaterne arbejder tæt sammen med hinanden og yder hinanden gensidig bistand uden ugrundet ophold med henblik på at fremme konsekvent anvendelse og effektiv håndhævelse af denne forordning i overensstemmelse med kravene i artikel 8 i direktiv 2006/22/EF.

▼ B

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

▼ M3

c) andre specifikke oplysninger, herunder risikoklassificering af virksomheden, som kan få følger for overholdelsen af denne forordning.

▼ B

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

▼ M3

3a. Med henblik på udveksling af oplysninger inden for rammerne af denne forordning anvender medlemsstaterne de forbindelsesorganer inden for Unionen, der er udpeget i medfør af artikel 7 i direktiv 2006/22/EF.

3b. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes uden betaling.

▼ B

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

Artikel 23

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

▼ M3*Artikel 23a*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 20. august 2020.

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af 5-årsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

▼ M3

3. Den i artikel 8a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ⁽¹⁾.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

▼ B*Artikel 24*

1. Kommissionen består af det udvalg, der er nævnt i artikel i 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

▼ M3

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽²⁾ anvendelse.

2a. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

▼ B

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 25

1. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommissionen:

- a) undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af denne forordnings bestemmelser, særlig med hensyn til køretider, pauser og hviletider
- b) præcisere denne forordnings bestemmelser med henblik på at fremme en ensartet anvendelse heraf.

▼ M3

2. I de i stk. 1, litra b), omhandlede tilfælde vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles tilgange.

⁽¹⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

▼M3

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2a.

▼B

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 26

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

1) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

Definitionerne i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 (*) finder anvendelse med henblik på gennemførelsen af denne forordning.

(*) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1«

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

»1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. Køretøjer, der er nævnt i artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006, og køretøjer, der var undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke længere er undtaget i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006, skal opfylde dette krav senest den 31. december 2007.

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

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

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

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

▼B

4) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

— I stk. 1 tilføjes følgende afsnit:

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

- a) ved kørselens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:
 - i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift
 - ii) perioderne, som omhandlet i stk. 3, andet led, litra b), c) og d).

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


— Stk. 2, andet afsnit, affattes således:

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

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

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

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

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

▼B

- c) under tegnet [#] »rådighedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

(*) EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.«

— Stk. 4 ophæves.

— Stk. 7 affattes således:

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

- i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage
- ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og
- iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

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

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

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

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

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

▼B*Artikel 27*

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

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

»1. a) Fra tyvendedagen efter offentliggørelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 (*) skal køretøjer, der første gang tages i brug, forsynes med kontroludstyr i henhold til kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.

(*) EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1«

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

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

Artikel 28

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

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

Artikel 29

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

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