

## I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

**RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 3820/85**

af 20. december 1985

**om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport**

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til Rådets beslutning af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje<sup>(1)</sup>, særlig afdeling III,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>(3)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg<sup>(4)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabsbestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport er fastsat i forordning (EØF) nr. 543/69<sup>(5)</sup>, som senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2829/77<sup>(6)</sup>; formålet med disse bestemmelser er at harmonisere konkurrencevilkårene mellem de forskellige former for landtransport, navnlig inden for vejsektoren, samt at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden; de fremskridt, der er sket på disse områder, bør sikres og udbygges, men der er behov for at gøre bestemmelserne i nævnte forordning mere fleksible, uden at målsætningerne derved anfægtes;

på baggrund af de ændringer, der er omhandlet nedenfor, bør samtlige de bestemmelser, som gælder på området, af hensyn til overskueligheden samles i én og samme tekst, og forordning (EØF) nr. 543/69 bør følgelig ophæves; dog skal de i artikel 4 nævnte undtagelser for visse køretøjer og de i artikel 15 nævnte bestemmelser for visse former for personbefordring fortsat gælde i et nærmere fastlagt tidsrum;

de bestemmelser i denne forordning, der vedrører arbejdsvilkårene, må ikke gøre indgreb i arbejdsmarkedsparternes kompetence til især inden for rammerne af kollektive arbejdsoverenskomster at fastsætte gunstigere bestemmelser for arbejdstagerne; til fremme af den sociale udvikling eller med henblik på at forøge trafikikkerheden på vejene skal hver medlemsstat fremdeles have mulighed for at træffe visse hensigtsmæssige foranstaltninger;

der er i betragtning af nedgangen i antallet af hjælpere og konduktører ikke længere behov for at fastsætte bestemmelser vedrørende hviletider for andre medlemmer af det kørende personale end føreren;

indførelsen af en fast uge i stedet for en variabel uge gør det lettere at tilrettelægge førernes arbejde og at forbedre tilsynet med disse;

det er nødvendigt, at der fastlægges en ordning for internationale vejtransporter til eller fra tredjelande eller mellem to tredjelande, når de passerer en medlemsstats område; på sådanne transporter bør bestemmelserne i Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i Vejtransport, af 1. juli 1970 (AETR), finde anvendelse; for så vidt angår køretøjer, som er indregistreret i en stat, der ikke er kontraherende part i AETR, gælder nævnte bestemmelser kun for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet;

for den del af AETR, som falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, henhører det under Fællesskabets kompetence at forhandle og indgå den pågældende overenskomst; de særlige omstændigheder i forbindelse med AETR-forhandlingerne berettiger dog undtagelsesvis til en fremgangsmåde, hvorefter Fællesskabets medlemsstater hver for sig, inden for rammerne af en samordnet aktion, deponerer deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, samtidig med at de handler i Fællesskabets interesse og på dettes vegne;

med henblik på at sikre fællesskabsrettens fortrinsstilling inden for Fællesskabets interne trafik, skal medlemsstaterne ved deponeringen af deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter tage et forbehold, ifølge hvilket international transport mellem medlemsstaterne ikke skal betragtes som international transport i overenskomstens forstand;

<sup>(1)</sup> EFT nr. 88 af 24. 5. 1965, s. 1500/65 (Dansk Specialudgave 1965-66, s. 60).

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 100 af 12. 4. 1984, s. 3, og EFT nr. C 223 af 3. 9. 1985, s. 5.

<sup>(3)</sup> EFT nr. C 122 af 20. 5. 1985, s. 168.

<sup>(4)</sup> EFT nr. C 104 af 25. 4. 1985, s. 4, og EFT nr. C 303 af 25. 11. 1985, s. 29.

<sup>(5)</sup> EFT nr. L 77 af 29. 3. 1969, s. 49.

<sup>(6)</sup> EFT nr. L 334 af 24. 12. 1977, s. 1.

de i selve overenskomsten fastsatte muligheder for, at de kontraherende parter for så vidt angår grænsetrafik og transit kan indgå bilaterale aftaler, som afviger fra nævnte overenskomst, henhører principielt under Fællesskabets kompetence ;

såfremt en ændring i Fællesskabets interne ordning på det pågældende område kræver en tilsvarende ændring i overenskomsten, handler medlemsstaterne i fællesskab for at tilvejebringe en sådan ændring inden for overenskomstens rammer og efter den deri fastsatte fremgangsmåde ;

visse transportere kan undtages fra denne forordnings anvendelsesområde ;

visse definitioner bør suppleres og tydeliggøres, ligesom visse bestemmelser, navnlig vedrørende undtagelser for visse kategorier af køretøjer, bør ajourføres ;

der bør fastsættes regler for minimumsalderen for førere af køretøjer i godstransport og i personbefordring, bl. a. under hensyntagen til visse krav til faguddannelse, samt for minimumsalderen for hjælpere og konduktører ; medlemsstaterne skal af hensyn til den faglige uddannelse kunne nedsætte minimumsalderen for hjælpere til det fyldte 16. år ;

den uafbrudte køretid og den daglige køretid bør begrænses, uden at reglerne herfor kommer til at berøre de nationale bestemmelser, ifølge hvilke føreren kun må føre køretøjet, så længe han er i stand til at gøre det på betryggende måde ;

når den daglige køretid øges, og når til gengæld køretiden for hver periode på to uger nedsættes, vil transportvirksomhedernes administration blive forenklet, og dette vil samtidig være et socialt fremskridt ;

bestemmelserne om afbrydelser af køretiden bør tilpasses på baggrund af forlængelsen af den daglige køretid ;

med hensyn til hviletiden bør der fastsættes en minimal varighed af samt betingelser i øvrigt for de daglige og ugentlige hviletider for førerne ;

transporterne vil kunne afvikles lettere, hvis der gives føreren mulighed for at opdele den daglige hviletid, så han ikke er nødt til at indtage sine måltider og overnatte på et og samme sted ;

det vil være et socialt fremskridt og til gavn for færdselssikkerheden, at de ugentlige hviletider forlænges, når der samtidig skabes mulighed for at afkorte hviletiderne under forudsætning af, at føreren på et sted, som han selv vælger, kan udligne den ikke holdte hviletid inden for et givet tidsrum ;

for talrige transportere ad landevej inden for Fællesskabet tilbagelægges en del af strækningen med færge eller med jernbane ; det er derfor vigtigt, at der i forordningen

indarbejdes bestemmelser for de daglige hvileperioder ved sådanne transportere ;

af hensyn til færdselssikkerheden bør det forbydes, at der ydes præmier i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede varemængde, da dette kan være til fare for færdselssikkerheden ;

det vil være hensigtsmæssigt, at der åbnes mulighed for at gøre undtagelser fra forordningen for så vidt angår visse indenlandske transportere af særlige karakter ; sker der undtagelser, skal medlemsstaterne sikre, at den sociale beskyttelse og færdselssikkerheden ikke forringes ;

de særlige forhold inden for personbefordring gør det berettiget at give en ny definition på arten af køretøjer, som medlemsstaterne kan fritage fra forordningens bestemmelser for så vidt angår indenlandske transportere ;

medlemsstaterne bør med Kommissionens godkendelse kunne meddele undtagelser fra denne forordning under særlige omstændigheder ; i nødstilfælde bør disse undtagelser kunne meddeles for et begrænset tidsrum uden forudgående godkendelse fra Kommissionen ;

for førerne af køretøjer i rutekørsel med personer kan en afskrift af fartplanen og et uddrag af virksomhedens arbejdstidsplan træde i stedet for kontrolapparatet ; det vil være fremmende for reglernes anvendelse og for forebyggelsen af misbrug, at der til førere, som anmoder derom, udleveres en udskrift af deres arbejdstidsplan ;

af hensyn til en effektiv kontrol bør der, undtagen i visse grænseruter, ikke længere tillades nogen fritagelse fra forpligtelsen til at montere og anvende et kontrolapparat i forbindelse med international rutekørsel med personer ;

det bør understreges, at det er vigtigt og nødvendigt, at arbejdsgivere og førere overholder reglerne ;

Kommissionen bør følge udviklingen i forholdene i medlemsstaterne og hvert andet år forelægge Rådet og Europa-Parlamentet en beretning om anvendelsen af denne forordning ;

med henblik på denne forordnings gennemførelse og kontrollen dermed er det formålstjenligt, at medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING :

## AFDELING I

### Definitioner

#### Artikel 1

I denne forordning forstås ved :

1. »vejtransport« : al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand ;

2. »køretøjer« : motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne og sættevogne i overensstemmelse med følgende definitioner :

- a) »motorkøretøj« : ethvert køretøj med motor som drivkraft, der kører på vej ved egen kraft og normalt tjener til person- eller godsbeholdning med undtagelse af dem, der bevæger sig på skinner ;
  - b) »traktor« : ethvert køretøj med motor som drivkraft med undtagelse af dem, der bevæger sig på skinner, og som kører på vej ved egen kraft, og som særlig er indrettet til at trække, skubbe eller drive påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner ;
  - c) »påhængsvogn« : ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller en traktor ;
  - d) »sættevogn« : en påhængsvogn uden foraksel, der tilkobles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af traktoren eller motorkøretøjet ;
3. »fører« : enhver person, som fører køretøjet, også selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre det ;
  4. »uge« : tidsrummet mellem mandag kl. 0.00 og søndag kl. 24.00 ;
  5. »hviletid« : ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid ;
  6. »største tilladte totalvægt« : den største tilladte vægt af det køreklare køretøj inklusive nyttelast ;
  7. »rutekørsel med personer« : indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 117/66/EØF af 28. juli 1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser <sup>(1)</sup>.

## AFDELING II

### Gyldighedsområde

#### Artikel 2

1. Denne forordning gælder for vejtransport som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der foregår inden for Fællesskabet.

2. I stedet for disse regler finder Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR), anvendelse på international vejtransport :

— til eller fra eller i transit gennem tredjelande, som er parter i overenskomsten, for hele strækningens

vedkommende, hvis transporten foretages med køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat eller i et af disse tredjelande,

— til eller fra et tredjeland, som ikke er part i overenskomsten, med køretøj, der er indregistreret i et sådant land, for så vidt angår enhver strækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.

#### Artikel 3

Fællesskabet optager de forhandlinger med tredjelande, som måtte være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.

#### Artikel 4

Denne forordning gælder ikke for transport med :

1. køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons ;
2. køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål ;
3. køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km ;
4. køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km/time ;
5. køretøjer, der benyttes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, eller køretøjer, som er under disses kontrol ;
6. køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne ;
7. køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer ;
8. specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver ;
9. køretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr ;
10. specialkøretøjer til vejhjælp ;
11. køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er indsat i drift ;
12. køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervs mæssig varettransport i privat øjemed ;
13. køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælketransportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug.

<sup>(1)</sup> EFT nr. 147 af 9. 8. 1966, s. 2688/66.

## AFDELING III

## Medfølgende personale

## Artikel 5

1. Minimumsalderen for førere af køretøjer i godstransport fastsættes:

a) for køretøjer, herunder i givet fald påhængsvogne og sættevogne, hvis største tilladte totalvægt er mindre end eller lig med 7,5 tons, til det fyldte 18. år;

b) for andre køretøjer til

— det fyldte 21. år, eller

— det fyldte 18. år, såfremt føreren er i besiddelse af et af en medlemsstat anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i godstransport ad vej i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere af køretøjer i vejtransport.

2. Førere af køretøjer i personbefordring skal være fyldt 21 år.

Førere af køretøjer i personbefordring på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted, skal ligeledes opfylde en af følgende betingelser:

a) i mindst ét år have virket som fører af køretøjer i godstransport med en største tilladt totalvægt på over 3,5 tons;

b) i mindst ét år have virket som fører af køretøjer i personbefordring på strækninger inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted eller som fører af køretøjer i andre former for personbefordring, som ikke omfattes af denne forordning, såfremt den kompetente myndighed finder, at føreren derved har opnået den nødvendige erfaring;

c) være i besiddelse af et af en medlemsstat anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i personbefordring ad vej i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere af køretøjer i vejtransport.

3. Minimumsalderen for hjælpere og konduktører fastsættes til det fyldte 18. år.

4. Førere af køretøjer i personbefordring undtages fra at opfylde de i stk. 2, andet afsnit, litra a), b) og c), nævnte betingelser, hvis de har udøvet deres virksomhed i mindst et år inden 1. oktober 1970.

5. Hver medlemsstat kan af hensyn til den faglige uddannelse inden for rammerne af de nationale arbejdsretlige bestemmelser nedsætte minimumsalderen for hjælpere til det fyldte 16. år, for så vidt angår indenlandske transportere i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne omkreds.

## AFDELING IV

## Køretid

## Artikel 6

1. Den samlede køretid mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid, i det følgende benævnt »daglig køreperiode«, må ikke overstige ni timer. Dog kan den to gange om ugen sættes op til ti timer.

Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.

Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.

For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet »seks« i andet og tredje afsnit til tallet »tolv« og ordet »sjette« i tredje afsnit til ordet »tolvte«.

Medlemsstaterne kan lade det foregående afsnit finde anvendelse på anden indenlandsk personbefordring end rutekørsel.

2. Den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to på hinanden følgende uger.

## AFDELING V

## Pauser og hviletid

## Artikel 7

1. Efter en køretid på 4 1/2 time skal føreren afbryde kørslen i mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder en hvileperiode.

2. Denne afbrydelse kan erstattes af afbrydelser på mindst femten minutter hver, som indskydes i køretiden eller straks efter denne på en sådan måde, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes.

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne for så vidt angår indenlandsk rutekørsel med personer fastsætte afbrydelsens mindste varighed til 30 minutter efter en køretid på højst fire timer. En sådan fravigelse kan kun indrømmes i de tilfælde, hvor kørselsafbrydelser på over 30 minutters varighed vil kunne forstyrre trafikken i bymæssig bebyggelse, og hvor det ikke er muligt for førerne at indskyde en afbrydelse på 15 minutter i den 4 1/2 times køretid, der måtte gå forud for afbrydelsen på 30 minutter.

4. Under disse afbrydelser må føreren ikke udføre andet arbejde. Ventetid og tid, der ikke anvendes til at føre et køretøj, men som tilbringes i et kørende køretøj, på en færge eller i et tog, betragtes ikke som »andet arbejde« i henhold til denne artikel.

5. De afbrydelser, som sker i overensstemmelse med denne artikel, kan ikke betragtes som daglig hviletid.

*Artikel 8*

1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers egentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

4. En egentlig hvileperiode, som påbegyndes i en uge og fortsætter ind i den følgende uge, kan henføres til den ene eller den anden af disse.

5. For så vidt angår personbefordring, på hvilke artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, finder anvendelse, kan en egentlig hvileperiode overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, og tages sammen med denne anden uges egentlige hviletid.

6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller egentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst otte timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.

7. Daglig hviletid kan holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.

*Artikel 9*

Uanset artikel 8, stk. 1, kan den daglige hviletid, såfremt føreren inden for gods- eller personbefordring følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane, afbrydes kun en gang, for så vidt følgende betingelser overholdes:

- den del af den daglige hviletid, der tilbringes på fast grund, bør ligge før eller efter den del af den daglige hviletid, der tilbringes om bord på færge eller i tog,
- tidsrummet mellem de to dele af den daglige hviletid bør være så kort som muligt og må i intet tilfælde overstige en time før indladningen eller efter udlad-

ningen af køretøjet, idet toldbehandlingen medregnes i indladnings- eller udladningsprocessen,

- under begge de to dele af den daglige hviletid skal føreren kunne disponere over en seng eller en køje.

Den daglige hviletid, der afbrydes på denne måde, forlænges med to timer.

## AFDELING VI

**Forbud mod visse former for aflønning***Artikel 10*

Førere, som er lønnede arbejdstagere, må ikke, ej heller i form af præmier eller løntillæg, vederlægges i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, medmindre sådanne præmier eller løntillæg er af en sådan art, at de ikke kan bringe færdssikkerheden i fare.

## AFDELING VII

**Undtagelser***Artikel 11*

Hver medlemsstat kan anvende højere minimumsgrænser eller lavere maksimumsgrænser end dem, der er fastsat i artikel 5 til 8. Denne forordning gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport med køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat.

*Artikel 12*

Hvis det er foreneligt med færdssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige denne forordning i det omfang, hvori det er nødvendigt for at garantere personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på sin arbejdstidsplan notere arten af og grunden til, at fravigelse er sket.

*Artikel 13*

1. Hver enkelt medlemsstat kan på sit eget område eller efter aftale med vedkommende anden medlemsstat på dennes område meddele undtagelser fra enhver af denne forordnings bestemmelser om transport, som udføres ved hjælp af et køretøj af en eller flere af følgende kategorier:

- a) køretøjer til personbefordring, hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;

- b) køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder til egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransportvirksomheder ;
- c) køretøjer, der af virksomheder inden for landbrug, gartneri, skovbrug eller fiskeri anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius ;
- d) køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum ;
- e) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier ;
- f) køretøjer, der anvendes som butikker til betjening af lokale markeder eller til dørsalg, til ambulante bank- og sparekasseforretninger, til gudstjenester, til udlån af bøger, plader eller kassetter samt til kulturelle formål eller udstillinger, og som specielt er indrettet hertil ;
- g) køretøjer, der inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted anvendes til transport af materiel eller udstyr, som benyttes ved udførelsen af førerens erhverv, såfremt kørsel ikke er førerens hovedvirksomhed, og såfremt undtagelsen ikke i alvorlig grad strider mod de med denne forordning tilstræbte mål. Medlemsstaterne kan gøre denne undtagelse betinget af, at der meddeles en individuel tilladelse ;
- h) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km<sup>2</sup>, som ikke er forbundet med fastlandet med en bro, et vadested eller en tunnel, der er åbne for motorkøretøjer ;
- i) køretøjer, der anvendes til godstransport, og som fremdrives ved gas, der produceres på køretøjet, eller ved elektricitet, eller som er udstyret med en automatisk virkende, hastighedsmaksimerende anordning, såfremt disse køretøjer i medfør af lovgivningen i den medlemsstat, hvor de er indregistreret, sidestilles med køretøjer, der fremdrives ved benzin- eller dieselmotorer, og hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons ;
- j) køretøjer, der anvendes i køreskoler med henblik på erhvervelse af kørekort ;
- k) traktorer, der udelukkende anvendes til land- og skovbrugsarbejde.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om undtagelser, som de meddeler i henhold til dette stykke.

2. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, som udfører transport under ekstraordinære omstændigheder, hvis sådan undtagelse ikke i alvorlig grad strider mod forordningens målsætning.

I nødstilfælde kan de i højst 30 dage meddele en midlertidig undtagelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om undtagelser, der meddeles i henhold til dette stykke.

## AFDELING VIII

### Kontrol og sanktioner

#### Artikel 14

##### 1. Ved rutekørsel med personer

— i indenlandsk trafik,

— i international trafik, når rutens endestationer befinder sig inden for en radius af 50 km i lige linje fra en grænse mellem to medlemsstater, og når den samlede rutestrækning ikke overstiger 100 km,

der omfattes af denne forordning, skal befordringsvirksomheden opstille en fartplan og en arbejdstidsplan.

2. Arbejdstidsplanen skal for hver fører angive navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde og den tid, hvori føreren i øvrigt er til rådighed.

3. Arbejdstidsplanen skal indeholde samtlige i stk. 2 nævnte oplysninger for et minimumstidsrum af den løbende samt den forudgående og den følgende uge.

4. Arbejdstidsplanen skal være underskrevet af virksomhedens leder eller hans befuldmægtigede.

5. Enhver fører, der arbejder i en af de i stk. 1 omhandlede befordringsvirksomheder, skal medføre et uddrag af arbejdstidsplanen og en genpart af fartplanen.

6. Virksomheden skal opbevare arbejdstidsplanen i et år efter udløbet af det tidsrum, som den omfatter. Den skal på en førers anmodning udlevere denne et uddrag af arbejdstidsplanen.

7. Såfremt køretøjet er udstyret med et kontrolapparat, som anvendes i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (<sup>1</sup>), omfattes føreren ikke af denne artikel.

#### Artikel 15

1. Virksomheden skal tilrettelægge førernes arbejde på en sådan måde, at de er i stand til at overholde de pågældende bestemmelser i denne forordning og i forordning (EØF) nr. 3821/85.

(<sup>1</sup>) Se side 8 i denne Tidende.

2. Virksomheden skal regelmæssigt kontrollere, om de to forordninger er blevet overholdt. Konstateres der overtrædelser, skal virksomheden træffe de nødvendige foranstaltninger til at forhindre gentagelse.

#### Artikel 16

1. Kommissionen udarbejder hvert andet år en beretning om gennemførelsen af denne forordning i medlemsstaterne og om den udvikling, der er sket på de pågældende områder. Kommissionen fremsender beretningen til Rådet og Europa-Parlamentet senest tretten måneder efter udløbet af den toårsperiode, som beretningen vedrører.

2. For at sætte Kommissionen i stand til at udarbejde den i stk. 1 nævnte beretning fremsender medlemsstaterne hvert andet år de nødvendige oplysninger til Kommissionen på grundlag af en standardmodel. Disse oplysninger skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som beretningen vedrører.

3. Kommissionen udarbejder en standardmodel efter samråd med medlemsstaterne.

#### Artikel 17

1. Medlemsstaterne udsteder efter høring af Kommissionen rettidigt de til gennemførelse af denne forordning nødvendige administrative eller ved lov fastsatte bestemmelser.

Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte tilrettelæggelse af samt fremgangsmåde og midler til kontrollens gennemførelse samt de i tilfælde af overtrædelse gældende sanktioner.

2. Medlemsstaterne yder hinanden bistand til forordningens gennemførelse og kontrollen dermed.

3. Inden for rammerne af denne gensidige bistand meddeler medlemsstaternes myndigheder regelmæssigt hinanden alle oplysninger om

- overtrædelser af denne forordning, som begås af statsborgere i andre medlemsstater, og om de sanktioner, der er anvendt i tilfælde af sådanne overtrædelser,
- sanktioner, som en medlemsstat har anvendt over for egne statsborgere, som har begået sådanne overtrædelser i andre medlemsstater.

### AFDELING IX

#### Afsluttende bestemmelser

#### Artikel 18

1. Forordning (EØF) nr. 543/69 ophæves.

Dog

- finder artikel 4 i nævnte forordning fortsat anvendelse indtil den 31. december 1989 på køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder med henblik på egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransport, samt på traktorer, der udelukkende anvendes til lokalt landbrugs- og skovarbejde. En medlemsstat kan imidlertid foreskrive, at denne forordning finder anvendelse på disse former for indenlandsk transport på dens område fra en tidligere dato,
- finder artikel 15 i nævnte forordning fortsat anvendelse indtil den 31. december 1989 på køretøjer og førere i international rutekørsel med personer, for så vidt de køretøjer, der benyttes til en sådan transport, ikke er udstyret med et kontrolapparat, der anvendes i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3821/85.

2. Henvvisninger til den i henhold til stk. 1 ophævede forordning skal betragtes som henvvisninger til nærværende forordning.

#### Artikel 19

Denne forordning træder i kraft den 29. september 1986.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 1985.

*På Rådets vegne*

R. KRIEPS

*Formand*