

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2006/22/EG

av den 15 mars 2006

om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 102, 11.4.2006, s. 35)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Kommissionens direktiv 2009/4/EG av den 23 januari 2009	L 21	39	24.1.2009
► <u>M2</u>	Kommissionens direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009	L 29	45	31.1.2009



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
2006/22/EG**

av den 15 mars 2006

om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 8 december 2005, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ⁽³⁾ och (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter ⁽⁴⁾ samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter ⁽⁵⁾ har stor betydelse för skapandet av en gemensam marknad för inlandstransporter, för trafiksäkerheten och för arbetsvillkoren.
- (2) I vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” visar kommissionen på behovet av skärpta kontroller och sanktioner, särskilt när det gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet; det är framför allt nödvändigt att öka antalet kontroller, uppmuntra ett systematiskt informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samordna kontrollverksamheten och främja utbildning av den personal som övervakar att lagstiftningen efterlevs.
- (3) Det är därför nödvändigt att se till att de sociala reglerna tillämpas korrekt och att de tolkas på ett enhetligt sätt inom vägtransportområdet genom att fastställa minimikrav för medlemsstaternas enhetliga och effektiva kontroller av att de tillämpliga bestämmelserna följs. Dessa kontroller bör syfta till att förebygga och minska antalet överträdelse. Dessutom bör en mekanism införas för att se till att företag med en hög riskvärdering kontrolleras oftare och mer ingående.

⁽¹⁾ EUT C 241, 28.9.2004, s. 65.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 20 april 2004 (EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 385), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2004 (EUT C 63 E, 15.3.2005, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 april 2005 (EUT C 33 E, 9.2.2006, s. 415). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 2 februari 2006 och rådets beslut av den 2 februari 2006.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

▼B

- (4) När det gäller de risker som kan uppstå till följd av att förare är trötta bör åtgärder även vidtas med stöd av direktiv 2002/15/EG.
- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv bör inte endast leda till bättre trafiksäkerhet, utan också bidra till en harmonisering av arbetsvillkoren i gemenskapen och främja lika villkor.
- (6) I och med att analoga färdskrivare ersätts med digitala färdskrivare kommer det successivt att bli möjligt att snabbare och mer exakt kontrollera en större mängd data, och därmed kommer medlemsstaterna att kunna genomföra fler kontroller. Procentandelen kontrollerade arbetsdagar för förare som omfattas av sociallagstiftningen bör därför gradvis öka till 4 %.
- (7) Vad gäller kontrollsystemen måste syftet vara att utveckla de nationella systemen så att de blir driftskompatibla och praktiskt användbara på europeisk nivå.
- (8) Alla tillsynsenheter bör ha tillgång till tillräcklig standardutrustning och lämpliga rättsliga befogenheter för att kunna utföra sina arbetsuppgifter effektivt och verkningsfullt.
- (9) Samtidigt som de uppgifter som föreskrivs i detta direktiv utförs på rätt sätt bör medlemsstaterna sträva efter att vägkontroller genomförs snabbt och effektivt, så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren.
- (10) I varje medlemsstat bör det finnas ett enda organ för samverkan inom gemenskapen med andra behöriga myndigheter. Detta organ bör också sammanställa relevant statistik. Medlemsstaterna bör också tillämpa en enhetlig nationell tillsynsstrategi inom sina territorier och får utse ett enda organ för att samordna genomförandet av denna.
- (11) Samarbetet mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter bör ytterligare främjas genom samordnade kontroller, gemensam utbildningsverksamhet, elektroniskt informationsutbyte och utbyte av upplysningar och erfarenheter.
- (12) Man bör främja de bästa metoderna för tillsyn inom vägtransportområdet, framför allt med sikte på en harmoniserad strategi för utfärdandet av intyg om förarnas semester□ och sjukdagar, genom ett forum för medlemsstaternas tillsynsmyndigheter.
- (13) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv 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⁾.
- (14) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa tydliga gemensamma bestämmelser om minimivillkor för kontroll av ett korrekt och enhetligt genomförande av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 ⁽²⁾ inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordnade gränsöverskridande 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 detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

▼B

- (15) Rådets direktiv 88/599/EEG ⁽¹⁾ om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs minimivillkor för genomförandet av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85.

Artikel 2

Kontrollsystem

1. Medlemsstaterna skall lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller av det korrekta och enhetliga genomförande som avses i artikel 1, både på vägarna och i företagens lokaler, för alla transportkategorier.

Dessa kontroller skall varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon inom alla transportkategorier som omfattas av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85.

Medlemsstaterna skall se till att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. I detta syfte får medlemsstaterna inrätta ett samordningsorgan när det gäller åtgärder enligt artiklarna 4 och 6, och i så fall skall kommissionen och de övriga medlemsstaterna underlättas om detta.

2. Såvida det inte redan har skett skall medlemsstaterna senast den 1 maj 2007 ge de behöriga inspektörerna lämpliga rättsliga befogenheter som de behöver för att korrekt kunna utföra det inspektionsarbete som följer av detta direktiv.

3. Varje medlemsstat skall organisera kontrollerna på ett sådant sätt att 1 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 kontrolleras från och med den 1 maj 2006. Denna procentandel skall ökas till minst 2 % från och med den 1 januari 2008 och till minst 3 % från och med den 1 januari 2010.

Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen öka denna lägsta procentandel till 4 %, i enlighet med förfarandet i artikel 12.2, förutsatt att den statistik som samlats in enligt artikel 3 visar att i genomsnitt mer än 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. När kommissionen fattar sitt beslut skall den även ta hänsyn till de befintliga tillsynsåtgärdernas effektivitet, särskilt i fråga om huruvida digitala färdskrivaruppgifter finns att tillgå i företagens lokaler.

Minst 15 % av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras skall kontrolleras ute på vägarna och minst 30 % i företagens lokaler. Från och med den 1 januari 2008 skall minst 30 % av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 % i företagens lokaler.

4. Den information som lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall inbegripa uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om huruvida det rör sig om person- eller godstransport.

⁽¹⁾ EGT L 325, 29.11.1988, s. 55. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 2135/98 (EGT L 274, 9.10.1998, s. 1).

▼B*Artikel 3***Statistik**

Medlemsstaterna skall se till att den statistik som samlas in om kontrollerna enligt artikel 2.1 och 2.3 är indelad i följande kategorier:

- a) För kontroller på vägarna:
 - i) Typ av väg, det vill säga om det rör sig om en motorväg, en riksväg eller en annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i, för att motverka diskriminering.
 - ii) Typ av färdskrivare: analog eller digital.
- b) För kontroller i företagens lokaler:
 - i) Typ av transportverksamhet, det vill säga om det rör sig om internationella eller nationella transporter, passagerar- eller godstrafik, transporter som utförs för egen eller annans räkning eller mot betalning eller annan ersättning.
 - ii) Storleken på företagets fordonspark.
 - iii) Typ av färdskrivare: analog eller digital.

Denna statistik skall överlämnas till kommissionen vartannat år och offentliggöras i en rapport.

Behöriga myndigheter i medlemsstaterna skall föra register över föregående års uppgifter.

Företag som är ansvariga för förare skall under ett år förvara de handlingar, förteckningar över resultat och andra relevanta uppgifter som de fått från tillsynsmyndigheterna avseende kontroller som utförts av dem i deras lokaler och/eller deras förare vid vägkontroller.

Eventuella nödvändiga ytterligare klargöranden av definitionerna av de kategorier som anges under a och b skall fastställas av kommissionen enligt förfarandet i artikel 12.2.

*Artikel 4***Vägkontroller**

1. Vägkontroller skall genomföras på olika platser när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna.
2. Medlemsstaterna skall se till att
 - a) tillräcklig hänsyn tas till behovet av kontrollplatser på eller i närheten av befintliga och planerade vägar; om det är nödvändigt skall bensinstationer och andra säkra platser längs motorvägarna kunna fungera som kontrollplatser,
 - b) kontrollerna utförs enligt ett slumpmässigt rotationssystem med lämplig geografisk fördelning.
3. De kontrollmoment som skall ingå i vägkontroller fastställs i del A i bilaga I. Kontrollerna kan, om situationen så kräver, koncentreras till ett specifikt kontrollmoment.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2 skall vägkontrollerna utföras utan diskriminering. De tjänstemän som kontrollerar efterlevnaden får särskilt inte diskriminera på grundval av
 - a) i vilket land fordonet är registrerat,
 - b) i vilket land föraren är bosatt,
 - c) i vilket land företaget är etablerat,
 - d) resans start- och slutpunkt,

▼B

- e) typ av färdskrivare: analog eller digital.
- 5. Tillsynstjänstemannen skall vara försedd med
 - a) en förteckning över de viktigaste kontrollmomenten, i enlighet med del A i bilaga I, och
 - b) standardkontrollutrustning, i enlighet med bilaga II.
- 6. Om en medlemsstat vid vägkontroll av föraren av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat finner att det föreligger omständigheter som ger anledning att anta att överträdelser har begåtts, som inte kan fastställas vid kontrollen på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna bistå varandra vid utredningen av ärendet.

*Artikel 5***Samordnade kontroller**

Medlemsstaterna skall minst sex gånger om året vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85. Sådana åtgärder skall genomföras samtidigt av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium.

*Artikel 6***Kontroller i företagens lokaler**

- 1. Kontroller i företagens lokaler skall organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller skall även utföras när allvarliga överträdelser av förordning (EEG) nr 3820/85 eller förordning (EEG) nr 3821/85 har avslöjats vid vägkontroller.
- 2. Kontroller i lokaler skall innehålla de kontrollmoment som anges i förteckningen i del A och del B i bilaga I.
- 3. Tillsynstjänstemannen skall vara försedd med
 - a) en förteckning över de viktigaste kontrollmomenten, i enlighet med del A och del B i bilaga I, och
 - b) standardkontrollutrustning, i enlighet med bilaga II.
- 4. Tillsynstjänstemännen i en medlemsstat skall vid kontrollen ta hänsyn till eventuell information från det utsedda samordnande organet i en annan medlemsstat, enligt artikel 7.1, om det berörda företagets verksamhet i denna andra medlemsstat.
- 5. Vid tillämpning av punkterna 1–4 skall kontroller som genomförs i de behöriga myndigheternas lokaler på grundval av relevanta dokument eller uppgifter som överlämnats av företag på myndigheternas begäran anses likvärdiga med kontroller som utförs i företagens lokaler.

*Artikel 7***Samverkan inom gemenskapen**

- 1. Medlemsstaterna skall utse ett organ som skall ha följande uppgifter:
 - a) Att sörga för samordning med motsvarande organ i de andra berörda medlemsstaterna när det gäller åtgärder enligt artikel 5.
 - b) Att överlämna tvåårsstatistiken till kommissionen i enlighet med artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85.
 - c) Att ha huvudansvaret för att bistå de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater enligt artikel 4.6.

▼B

Detta organ skall vara företrätt i den kommitté som avses i artikel 12.1.

2. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen när detta organ utsetts, och kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Ett utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna skall främjas aktivt i första hand, men inte uteslutande, genom den kommitté som avses i artikel 12.1 och varje sådant organ som kommissionen kan komma att utse i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2.

*Artikel 8***Informationsutbyte**

1. Information som bilateralt ställs till förfogande i enlighet med artikel 17.3 i förordning (EEG) nr 3820/85 eller artikel 19.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 7.2

a) minst var sjätte månad efter det att detta direktiv träder i kraft, och

b) på särskild begäran av en medlemsstat i enskilda fall.

2. Medlemsstaterna skall sträva efter att inrätta system för elektroniskt informationsutbyte. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 12.2 fastställa gemensamma metoder för ett effektivt informationsutbyte.

*Artikel 9***Riskvärderingssystem**

1. Medlemsstaterna skall införa ett riskvärderingssystem för företag som skall grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Kommissionen skall stödja en dialog mellan medlemsstaterna för att främja enhetlighet mellan dessa riskvärderingssystem.

2. Företag med en hög riskvärdering skall kontrolleras oftare och mer ingående. Kriterierna och de närmare bestämmelserna för genomförande av ett sådant system skall diskuteras i den kommitté som avses i artikel 12 i syfte att inrätta ett system för utbyte av information om bästa metoder.

3. En inledande förteckning över överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 anges i bilaga III.

I syfte att upprätta riktlinjer för jämförelser av överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85, får kommissionen i lämpliga fall, i enlighet med förfarandet i artikel 12.2, anpassa bilaga III i syfte att upprätta riktlinjer för ett gemensamt spektrum av överträdelser, uppdelat i kategorier på grundval av hur allvarliga överträdelserna är.

Den kategori som avser de allvarligaste överträdelserna bör inbegripa sådana överträdelser som innebär att bristande iakttagande av aktuella bestämmelser i förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 medför en hög risk för dödlig utgång eller allvarliga personskador.

*Artikel 10***Rapport**

Senast den 1 maj 2009 skall kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en analys av de sanktioner för allvarliga överträdelser som fastställts i medlemsstaternas lagstiftning.



Artikel 11

Bästa metoder

1. I enlighet med förfarandet i artikel 12.2 skall kommissionen utarbeta riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder.

Dessa riktlinjer skall offentliggöras i en tvåårsrapport från kommissionen.

2. Medlemsstaterna skall införa gemensamma utbildningsprogram om bästa metoder som skall genomföras minst en gång om året och främja utbyten minst en gång om året mellan personal vid organen för samverkan inom gemenskapen och deras respektive motparter i andra medlemsstater.

3. En elektronisk och utskrivbar blankett skall utarbetas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12.2 och skall användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren har kört ett annat fordon som inte omfattas av räckvidden för förordning (EEG) nr 3820/85 under den period som anges i artikel 15.7 första stycket första strecksatsen i förordning (EEG) nr 3821/85.

4. Medlemsstaterna skall se till att tillsynstjänstemännen är väl utbildade för att utföra sina uppgifter.

Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 3821/85.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 13

Genomförandebestämmelser

Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ anta genomförandebestämmelser i enlighet med förfarandet i artikel 12.2, särskilt för något av följande syften:

- a) Verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.
- b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EEG) nr 3820/85 mellan tillsynsmyndigheterna.
- c) Främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.

Artikel 14

Förhandlingar med tredjeländer

När detta direktiv har trätt i kraft skall gemenskapen inleda förhandlingar med de berörda tredjeländerna i syfte att komma överens om tillämpning av bestämmelser som är likvärdiga med bestämmelserna i detta direktiv.

I avvaktan på att dessa förhandlingar slutförs skall medlemsstaterna inkludera information om kontroller som utförts avseende fordon från tredjeländer i den information som de skall tillställa kommissionen enligt artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85.

▼B*Artikel 15***Uppdatering av bilagorna**

De ändringar av bilagorna som är nödvändiga för att anpassa dem till utvecklingen av bästa metoder skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

*Artikel 16***Införlivande**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 april 2007. De skall genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 17***Upphävande**

1. Direktiv 88/599/EEG skall upphöra att gälla.
2. Hänvisningar till det upphävda direktivet skall anses som hänvisningar till det här direktivet.

*Artikel 18***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 19***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼B*BILAGA I*

DEL A

VÄGKONTROLLER

Följande moment skall i allmänhet ingå i vägkontrollerna:

1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns□ och veckovila liksom de diagramblad för de föregående dagarna som skall medföras på fordonet enligt artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85 och/eller de data för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne i enlighet med bilaga II till detta direktiv och/eller utskriften.
2. För den period som avses i artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85, eventuella fall då fordonets tillåtna hastighet överskridits, vilket definieras som varje period på mer än en minut då fordonets hastighet överstigit 90 km/h för fordon i kategori N₃ eller 105 km/h för fordon i kategori M₃ (kategorierna N₃ och M₃ enligt definitionerna i bilaga II A till rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁾).
3. I förekommande fall, tillfälliga hastigheter som fordonet enligt färdskrivaren uppnått under högst de närmast föregående 24 timmarnas användning av fordonet.
4. Färdskrivarens funktion (kontroll av eventuellt missbruk av utrustningen och/eller förarkort och/eller diagramblad) eller, i förekommande fall, att de handlingar som avses i artikel 14.5 i förordning (EEG) nr 3820/85 finns.

▼M1

5. I förekommande fall och med beaktande av säkerhetsaspekter, en kontroll av färdskrivaren i fordonet för att upptäcka installation och/eller användning av utrustning som är avsedd att förstöra, dölja, manipulera eller ändra data eller att störa någon del av det elektroniska datautbytet mellan färdskrivarens komponenter eller som hindrar eller ändrar data på ett sådant sätt före krypteringen.

▼B

Del B

KONTROLLER I FÖRETAGENS LOKALER

Följande moment skall kontrolleras i företagens lokaler, utöver de moment som anges i del A:

1. Veckovila, och körtid mellan dessa viloperioder.
2. Tvåveckorsgränsen för körtid.
3. Diagramblad, uppgifter och utskrifter från fordonsenhet och förarkort.

Medlemsstaterna får vid behov kontrollera medansvaret för andra aktörer i transportkedjan, exempelvis befraktare, speditörer eller underentreprenörer, om en överträdelse avslöjas, inbegripet kontroll av huruvida transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att reglerna i förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 kan följas.

⁽¹⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/28/EG (EUT L 65, 7.3.2006, s. 27).

▼B*BILAGA II***Standardutrustning för tillsynsenheter**

Medlemsstaterna skall se till att de tillsynsenheter som utför de uppgifter som anges i bilaga I förfogar över följande standardutrustning:

1. Utrustning som klarar att ladda ned data från den digitala färdskrivarens fordonsenhet och förarkort, att läsa data samt att analysera data och/eller sända uppgifter till en central databas för analys.
2. Utrustning för att kontrollera färdskrivarbladen.

▼M1

3. Specifik analysutrustning, med lämplig programvara, för att kontrollera och bekräfta de digitala signaturerna för data liksom specifika analysprogram som gör det möjligt att ge en detaljerad hastighetsprofil för fordonen före inspektionen av deras färdskrivare.

▼M2

BILAGA III

Överträdelser

I enlighet med artikel 9.3 innehåller följande tabell riktlinjer för ett gemensamt spektrum av överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85, uppdelat i kategorier på grundval av hur allvarliga överträdelserna är.

1. Grupper av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse		Allvarlighetsgrad (*)		
				MAÖ	AÖ	MÖ
A	Besättning					
A1	Artikel 5.1	Brott mot lägsta ålder för förare			X	
B	Körtider					
B1	Artikel 6.1	Överskriden daglig körtid (9 timmar) om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim <...< 10 tim			X
B2			10 tim <...< 11 tim		X	
B3			11 tim <...	X		
B4		Överskriden daglig körtid (10 timmar) om förlängning medgetts	10 tim <...< 11 tim			X
B5			11 tim <...< 12 tim		X	
B6			12 tim <...	X		
B7	Artikel 6.2	Överskriden körtid per vecka	56 tim <...< 60 tim			X
B8			60 tim <...< 70 tim		X	
B9			70 tim <...	X		
B10	Art. 6.3	Överskriden sammanlagd körtid under två veckor i följd	90 tim <...< 100 tim			X
B11			100 tim <...< 112 tim 30		X	
B12			112 tim 30 <...	X		
C	Raster					
C1	Artikel 7	Överskriden oavbruten körtid	4 tim 30 min <...<5 tim			X
C2			5 tim<...<6 tim		X	
C3			6 tim <...	X		
D	Viloperioder					
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar) om reducerad dygnsvila inte har medgetts	10 tim <...<11 tim			X
D2			8 tim 30<...<10 tim		X	
D3			...< 8 tim 30 min	X		
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	8 tim<...<9 tim			X
D5			7 tim<...<8 tim		X	
D6			...<7 tim	X		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	3 tim+(8 tim <...< 9 tim)			X
D8			3 tim+(7 tim <...< 8 tim)		X	
D9			3 tim+(...< 7 tim)	X		

▼M2

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse		Allvarlighetsgrad (*)		
				MAÖ	AÖ	MÖ
D10	Artikel 8.5	Otilräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning	8 tim<...<9 tim			X
D11			7 tim<...<8 tim		X	
D12			...<7 h	X		
D13	Artikel 8.6	Otilräcklig veckovila (mindre än 24 timmar)	22 tim <...< 24 tim			X
D14			20 tim<...<22 tim		X	
D15			...<20 tim	X		
D16		Otilräcklig veckovila (mindre än 45 timmar) om reducerad veckovila inte har medgetts	42 tim <...<45 tim			X
D17			36 tim <...<42 tim		X	
D18			...< 36 tim	X		
E	Typer av betalning					
E1	Artikel 10.1	Samband mellan lön och tillryggalagda sträckor eller transporterad godsmängd		X		

(*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.

2. Grupper av överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelser		Allvarlighetsgrad (*)		
				MAÖ	AÖ	MÖ
F	Installation av färdskrivare					
F1	Artikel 3.1	Ingen typgodkänd färdskrivare har installerats och använts	X			
G	Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad					
G1	Artikel 13	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (till exempel på grund av felaktig kontroll, kalibrering eller plombering)	X			
G2		Färdskrivaren använd på felaktigt sätt (ogiltigt förarkort, avsiktligt missbruk, ...)	X			
G3	Artikel 14.1	Otilräckligt antal diagramblad		X		
G4		Ej godkänd typ av diagramblad		X		
G5		Otilräckligt med papper för utskrifter				X
G6	Artikel 14.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter	X			
G7	Artikel 14.4	Föraren har fler än ett giltigt förarkort	X			
G8	Artikel 14.4	Användning av ett förarkort som inte är förarens eget giltiga kort	X			
G9	Artikel 14.4	Användning av ett förarkort som är skadat eller vars giltighet har gått ut	X			

▼ **M2**

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Allvarlighetsgrad (*)		
			MAÖ	AÖ	MÖ
G10	Artikel 14.5	Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst 365 dagar	X		
G11	Artikel 15.1	Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter			X
G12		Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med oläsliga uppgifter	X		
G13		Utebliven ansökan, inom 7 kalenderdagar, om ersättning av förarkort som skadats, inte fungerar på fullgott sätt, förkommit eller stulits		X	
G14	Artikel 15.2	Felaktig användning av diagramblad/förarkort	X		
G15		Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter	X		
G16		Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av uppgifter			X
G17		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter			X
G18		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter	X		
G19		Ingen manuell inmatning trots att detta krävs	X		
G20		Fel blad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning)	X		
G21		Artikel 15.3	Den tid som registrerats på bladet överensstämmer inte med den officiella tiden i fordonets registreringsland		X
G22	Felaktig användning av omställningsanordningen		X		
H	Ifylld information				
H1	Artikel 15.5	Efternamn saknas på diagrambladet	X		
H2		Förnamn saknas på diagrambladet	X		
H3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas		X	
H4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas			X
H5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet			X
H6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet		X	
H7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet			X
H8		Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet			X

▼M2

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelser	Allvarlighetsgrad (*)		
			MAÖ	AÖ	MÖ
H9	Artikel 15.5 a	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren			X
I	Inlämning av uppgifter				
11	Artikel 15.7	Vägran att kontrolleras	X		
12	Art. 15.7	Kan inte visa upp uppgifter för den innevarande dagen	X		
13		Kan inte visa upp uppgifter för de föregående 28 dagarna	X		
14		Kan inte visa upp uppgifter om förarkort om föraren innehar ett sådant	X		
15		Kan inte visa upp manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 28 dagarna	X		
16		Kan inte visa upp förarkortet	X		
17		Kan inte visa upp utskrifter som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 28 dagarna	X		
J	Bedrägeri				
J1	Artikel 15.8	Förfalska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladen, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet eller utskrifter från färdskrivaren	X		
J2		Manipulering av färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfalskas	X		
J3		Fordonet har manipuleringsutrustning som gör det möjligt att förfalska uppgifter och/eller utskrifter (omkopplare/wire ...)	X		
K	Driftsavbrott				
K1	Artikel 16.1	Ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad	X		
K2		Ej reparerad under resans gång		X	
L	Manuell inmatning för utskrifter				
L1	Artikel 16.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt	X		
L2		Förarkortets nummer och/eller namn och/eller körkortsnummer saknas på tillägsbladet	X		
L3		Underskrift saknas på tillägsbladet		X	
L4	Artikel 16.3	Förkommet eller stulet förarkort har inte formellt rapporterats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där stölden inträffade	X		

(*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.