

385R3820

31.12.85

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

Nr L 370/1

## RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 3820/85

av den 20 december 1985

## om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av rådets beslut av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens inom transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar<sup>(1)</sup>, särskilt avsnitt III i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>(2)</sup>,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande<sup>(3)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(4)</sup>, och

med beaktande av följande:

Beträffande vägtransporter framgår gemenskapens sociala lagstiftning av förordning (EEG) nr 543/69<sup>(5)</sup>, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2829/77<sup>(6)</sup>. Denna lagstiftning syftar till harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter, särskilt i fråga om vägtransporterna och förbättringen av arbetsförhållanden och trafiksäkerhet. Framstegen på dessa områden måste tryggas och fullföljas. Det är dock nödvändigt att göra den nämnda förordningens föreskrifter flexibla utan att dess syften undermineras.

Mot bakgrund av de ändringar som redovisas nedan bör samtliga relevanta föreskrifter i klarläggande syfte sammanföras till en enda text, och förordning (EEG) nr 543/69 bör därför upphävas. Dock bör undantaget i artikel 4 för vissa fordon och föreskrifterna i artikel 15 för vissa former av persontransporter fortfarande gälla en viss tid.

Denna förordnings föreskrifter om arbetsvillkoren får inte inskränka rätten för arbetsmarknadens båda parter

att genom kollektivavtal eller på annat sätt överenskomma om fördelaktigare villkor för arbetstagarna. För att inte bara främja sociala framsteg utan också förbättra trafiksäkerheten, måste varje medlemsstat behålla rätten att vidta vissa lämpliga åtgärder.

På grund av det minskade antalet förarbiträden och konduktörer är det inte längre nödvändigt att reglera viloperioderna för andra besättningsmedlemmar än föraren.

Genom att den flexibla arbetsveckan ersätts med en fast sådan, kan förarna lättare organisera sitt arbete och kontrollen förbättras.

Ett system bör upprättas, avsett att tillämpas på internationella vägtransporter till eller från ett tredje land eller i transit mellan två länder genom en annan medlemsstat. Föreskrifterna i Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970 skall tillämpas på dessa vägtransporter. För fordon, registrerade i ett land som inte anslutit sig till AETR, kommer dessa föreskrifter att gälla endast den del av färden som går inom gemenskapen.

Eftersom ämnet för AETR-överenskommelsen ligger inom denna förordning, är gemenskapen behörig att förhandla om och ingå överenskommelsen. De särskilda omständigheter, under vilka AETR-förhandlingarna ägt rum, motiverar emellertid undantagsvis ett förfarande enligt vilket gemenskapens medlemsstater var för sig deponerar ratifikations- eller anslutningsinstrumenten i en samordnad aktion, samtidigt som de handlar i gemenskapens intresse och på dess vägnar.

För att säkerställa gemenskapsrättens företräde vid transporter mellan medlemsstaterna, skall medlemsstaterna i samband med deponeringen av ratifikations- och anslutningsinstrumenten göra ett förbehåll, enligt vilket internationella transporter mellan medlemsstaterna inte skall betraktas som internationella transporter i AETR:s mening.

Möjligheterna enligt AETR till bilaterala avtal om undantag från den överenskommelsen för gränsoverskridande och transittransporter är en angelägenhet som i princip faller inom gemenskapens behörighet.

Om en ändring av gemenskapens interna regler på området i fråga nödvändiggör en motsvarande ändring

(1) EGT nr 88, 24.5.1965, s. 1500/65.

(2) EGT nr C 100, 12.4.1984, s. 3, och EGT nr C 223, 3.9.1985, s. 5.

(3) EGT nr C 122, 20.5.1985, s. 168.

(4) EGT nr C 104, 25.4.1985, s. 4, och EGT nr C 303, 25.11.1985, s. 29.

(5) EGT nr L 77, 29.3.1969, s. 49.

(6) EGT nr L 334, 24.12.1977, s. 1.

av AETR, skall medlemsstaterna, för att få till stånd en sådan ändring, handla gemensamt i den i AETR föreskrivna ordningen.

Vissa transporter får undantas från denna förordnings tillämpningsområde.

Det är önskvärt att komplettera och förtydliga vissa definitioner och att modernisera vissa föreskrifter, i synnerhet vad gäller undantagen för vissa fordonskategorier.

Det är önskvärt att fastställa föreskrifter om minimiålder hos förare i gods- eller persontrafik, bl. a. med hänsyn till vissa krav på yrkesutbildning, och likaledes om minimiålder hos förarbiträden och konduktörer. Av utbildningsskäl skall medlemsländerna kunna sänka den tillåtna minimiåldern för förarbiträde till 16 år.

Sammanhängande körpass och den dagliga körtiden bör begränsas, dock utan att detta påverkar tillämpningen av nationella regler som förbjuder förarna att köra längre tid än vad de kan på fullt betryggande sätt.

Längre dagliga körtider i kombination med kortare sammanlagd körtid under två veckor i följd kan förväntas underlätta transportföretagens arbetsplanering och bidra till sociala framsteg.

Föreskrifterna om raster under körning bör ändras på grund av den dagliga körtidens förlängning.

Det är önskvärt att fastställa kortast tillåtna viloperioder och andra bestämmelser som reglerar besättningsmedlemmarnas dygns- och veckovila.

Körningarna skulle underlättas, om föraren hade möjlighet att dela upp sin dygnsvila och därigenom inte behöva äta och övernatta på samma ställe.

Såväl av sociala skäl som av trafiksäkerhetskäl är det fördelaktigt att veckovilan förlängs, samtidigt som möjlighet skapas att avkorta denna, om föraren inom en viss tid och på en plats han själv väljer kan få kompensation för sådana delar av veckovilan som han inte fått åtnjuta.

Vid många vägtransporter inom gemenskapen måste färja eller järnväg utnyttjas för en del av resan. Föreskrifter om dygnsvila och raster, som är anpassade till sådana körningar, bör därför tas in i förordningen.

I trafiksäkerhetens intresse måste förbud utfärdas mot sådana system för betalning av bonus för en tillryggalagd körsträcka och/eller en fraktad godsmängd, som kan sätta trafiksäkerheten i fara.

Det är önskvärt att undantag från denna förordning kan göras för vissa inrikestransporter av särskilt slag. Om undantag görs, bör medlemsstaterna se till att den sociala tryggheten och trafiksäkerheten inte äventyras.

De särskilda förhållanden som råder vid persontransporter gör det motiverat att på nytt fastställa vilka fordonstyper som medlemsstaterna vid inrikestransporter får undanta från denna förordning.

Medlemsstaterna bör ha rätt att under extraordinära omständigheter med kommissionens tillstånd medge undantag från förordningen. I brådskande fall bör det vara möjligt att medge dessa undantag under begränsad tid utan förhandstillstånd från kommissionen.

För förare av fordon i linjetrafik för persontransporter får ett exemplar av tidtabellen och ett utdrag ur företagets tjänstgöringslista ersätta färdskrivaren. För denna förordnings tillämpning och för att motverka överträdelser kan det vara lämpligt att de förare som så önskar får utdrag ur sina tjänstgöringslistor.

För att främja en effektiv kontroll är det önskvärt att internationell linjetrafik för persontransporter, med undantag för vissa gränsöverskridande turer, inte längre undantas från kravet att färdskrivare skall finnas och användas.

Det bör betonas att det är viktigt och nödvändigt att både arbetsgivare och förare iakttar föreskrifterna i denna förordning.

Kommissionen bör övervaka utvecklingen i medlemsstaterna och inkomma vartannat år till rådet och Europaparlamentet med en rapport om reglernas tillämpning.

Medlemsstaterna bör bistå varandra, så att denna förordning kan tillämpas och dess efterlevnad kontrolleras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## AVSNITT I

### Definitioner

#### Artikel 1

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *Vägtransport*: all körning på en för allmän samfärd-sel upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.
2. *Fordon*: motorfordon, dragfordon, släpvagnar och påhängsvagnar, enligt definitionerna
  - a) *motorfordon*: sådant motordrivet fordon som kör på väg med egen kraft, som inte går på räls och som normalt används för transport av personer eller gods,
  - b) *dragfordon*: sådant motordrivet fordon som kör på väg med egen kraft, som inte går på räls och som är speciellt konstruerat för att dra, skjuta eller på annat sätt förflytta släpvagnar, påhängsvagnar, verktyg eller maskiner,

c) *släpvagn*: fordon konstruerat för att kopplas till motor- eller dragfordon,

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

3. *Förare*: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det.

4. *Vecka*: perioden mellan klockan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.

5. *Vila*: oavbruten tidsperiod om minst en timme, under vilken föraren fritt får förfoga över sin tid.

6. *Högsta tillåtna vikt*: den högsta tillåtna vikten för ett körklart och fullt lastat fordon.

7. *Linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik enligt definition i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 117/66 av den 28 juli 1966 om införande av gemensamma regler för internationella persontransporter med buss<sup>(1)</sup>.

## AVSNITT II

### Räckvidd

#### Artikel 2

1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter enligt artikel 1.1 som utförs inom gemenskapen.

2. I stället för denna förordning skall Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall:

- Till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.
- Till eller från ett tredjeland, som inte är part i överenskommelsen, vid färd inom gemenskapen då transporten utförs av fordon registrerade i ett sådant tredjeland.

#### Artikel 3

Gemenskapen skall ta upp de förhandlingar med tredjeländer som kan visa sig nödvändiga för denna förordnings tillämpning.

#### Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

- 1) fordon som används för godstransporter, om fordons högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,
- 2) fordon som används för persontransporter, om fordonen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och avsedda för detta ändamål,
- 3) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,
- 4) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 30 kilometer i timmen,
- 5) fordon som används av eller står under kontroll av väpnade styrkor, civilförsvar, brandförsvar och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning,
- 6) fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas- och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, avfallshantering, teleservice, posttransporter, radio- och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio- eller televisionssignaler,
- 7) fordon som används i nödsituationer eller räddningsarbete,
- 8) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
- 9) fordon som transporterar cirkus- och nöjesfältutrustning,
- 10) specialfordon för bärgning,
- 11) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
- 12) fordon som används för icke yrkesmässig transport av gods för personligt bruk,
- 13) fordon som används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter för utfordring av djur.

<sup>(1)</sup> EGT nr 147, 9.8.1966, s. 2688/66.

## AVSNITT III

## Besättning

## Artikel 5

1. Lägsta ålder för förare skall vid godstransporter vara

a) för fordon som – i förekommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar – har en högsta tillåtna vikt av högst 7,5 ton, 18 år,

b) för övriga fordon

– 21 år, eller

– 18 år, om föraren har ett sådant bevis på sin yrkeskompetens, som är godkänt av en medlemsstat och som bestyrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

2. Förare som anlitas för persontransporter skall ha fyllt 21 år.

Förare vid sådana persontransporter där körningen sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat, skall även uppfylla ett av följande villkor:

a) Att i minst ett år ha arbetat med godstransporter som förare av fordon med en högsta tillåtna vikt överstigande 3,5 ton.

b) Att i minst ett år ha arbetat som förare av fordon i persontrafik inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat eller som förare i andra typer av persontransporter, vilka inte regleras av denna förordning, förutsatt att en behörig myndighet bedömer att föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet.

c) Att inneha ett i en medlemsstat godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

3. Lägsta ålder för förarbiträden och konduktörer skall vara 18 år.

4. Förare vid persontransporter behöver inte uppfylla villkoren i punkt 2 andra stycket a – c, om de har utövat detta arbete i minst ett år före den 1 oktober 1970.

5. Medlemsstaterna får, om det sker av hänsyn till yrkesutbildning och om det står i överensstämmelse med nationella arbetsrättsliga regler, sänka förarbiträdenas lägsta ålder till 16 år vid inrikestransporter utförda inom

en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inklusive kommuner vilkas centrum är belägna inom denna radie.

## AVSNITT IV

## Körtider

## Artikel 6

1. Körtiden mellan två perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en av veckovila, härafter kallad "daglig körtid", får inte överstiga nio timmar. Körtiden får två gånger varje vecka utsträckas till tio timmar.

Efter högst sex perioder av daglig körtid skall en förare ta veckovila enligt artikel 8.3.

Veckovilan får skjutas upp till slutet av sjätte dagen, om den sammanlagda körtiden under de sex dagarna inte överstiger det maximum som motsvarar sex perioder av daglig körtid.

Vid andra internationella persontransporter än linjetrafik, skall räkneorden "sex" och "sjätte" i andra och tredje styckena bytas ut mot "tolv" respektive "tolfte".

Medlemsstaterna får även tillämpa föregående stycke på andra persontransporter inom det egna landet än linjetrafik.

2. Den sammanlagda körtiden under en fjortondagars-period får inte överstiga 90 timmar.

## AVSNITT V

## Raster och viloperioder

## Artikel 7

1. Efter 4 och en halv timmars körning skall föraren ta en minst 45 minuter lång rast, om han inte påbörjar en viloperiod.

2. Denna rast får bytas ut mot raster om minst 15 minuter vardera, fördelade under körtiden eller omedelbart efter denna, på sådant sätt att bestämmelserna i punkt 1 iakttas.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna vid inrikes persontransporter i linjetrafik fastställa kortast tillåtna rast till 30 minuter efter högst fyra timmars körtid. Sådana undantag får endast göras i de fall då längre raster än 30 minuter skulle störa trafikflödet i tätort och då det inte är möjligt för förarna att ta en

femtonminutersrast under 4 timmars körning med efterföljande trettiominutersrast.

4. Under dessa raster får föraren inte utföra annat arbete. Väntetid och sådan tid som inte ägnas åt körning men som tillbringas i ett fordon i rörelse, på färja eller tåg, utgör inte "annat arbete" enligt denna artikel.

5. Rasterna enligt denna artikel får inte betraktas som dygnsvila.

#### Artikel 8

1. Under varje tjugofyrtimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyrtimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

2. Om ett fordon har minst två förare, skall var och en av dem ha en viloperiod om minst åtta timmar i följd under varje trettiotimmarsperiod.

3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

4. En veckovila, som börjar i en vecka och fortsätter in i följande vecka, får hänföras till endera av dessa veckor.

5. Vid persontransporter enligt artikel 6.1 fjärde eller femte stycket får veckovilan uppskjutas till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig och läggas samman med denna andra veckas veckovila.

6. En vilotid, som utgör kompensation för minskad dygnsvila och/eller veckovila, skall tas ut i anslutning till en annan viloperiod om minst åtta timmar och skall på förarens begäran få tas ut på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort.

7. Dygnsvilan får tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med sovbrits och står stilla.

#### Artikel 9

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 8.1 får dygnsvilan, då förare i gods- eller persontransporter medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg, avbrytas högst en gång, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

– Den på fast mark tillbringade delen av dygnsvilan måste kunna tas ut före eller efter den ombord på färjan eller tåget utnyttjade delen av vilan.

– Tiden mellan de båda delarna av dygnsvilan skall vara så kort som möjligt och får under inga omständigheter överstiga en timme före ombordkörning eller efter avkörning, varvid tullformalitetserna skall inräknas i ombord- och avkörning.

– Under dygnsvilans bägge delar skall föraren ha tillgång till en sovbrits eller en liggvagnsplats.

En på detta sätt avbruten dygnsvila skall förlängas med två timmar.

### AVSNITT VI

#### Förbud mot vissa typer av betalning

#### Artikel 10

Betalning till förare som är löntagare får, även om det gäller bonus eller lönetillägg, inte beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad gods-mängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten.

### AVSNITT VII

#### Undantag

#### Artikel 11

Varje medlemsstat får tillämpa högre minimi- och lägre maximigränser än som sägs i artiklarna 5–8. Även om så sker, skall likväl bestämmelserna i denna förordning gälla förare som utför internationella transporter med fordon registrerade i en annan medlemsstat.

#### Artikel 12

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och om det behövs för att nå fram till en lämplig plats att stanna på får föraren avvika från denna förordnings bestämmelser i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren skall på färdskrivarbladet eller i sin tjänstgöringslista redovisa på vilket sätt och varför han har gjort avsteg från bestämmelserna.

*Artikel 13*

1. Varje enskild medlemsstat får inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från alla bestämmelser i denna förordning om transporter som utförs med fordon av en eller flera av följande kategorier:

- a) Fordon som används för persontransporter och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst 17 personer, föraren inräknad, och som är avsedda för detta ändamål.
- b) Fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik.
- c) Fordon som används av jordbruks-, trädgårds-, skogs- eller fiskeriföretag för godstransporter inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat, inberäknat kommuner vilkas centrum är belägna inom denna radie.
- d) Fordon som används för transport av djuravfall eller kadaver, som inte är avsedda till människoföda.
- e) Fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier.
- f) Fordon som används som butiker på lokala marknader eller för hemförsäljning eller som används för mobila bank-, penningväxlings- eller sparverksamheter, för religiösa ändamål, för utlåning av böcker, grammfonskivor eller kassetter, för kulturevenemang eller utställningar och som är särskilt utrustade för sådana ändamål.
- g) Fordon som inom en radie av 50 km från den ort där det normalt är stationerat transporterar material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, förutsatt att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att undantaget inte allvarligt strider mot förordningens syften. Medlemsstaterna får göra sådana undantag beroende av att tillstånd ges i varje enskilt fall.
- h) Fordon som uteslutande används på sådana öar med en areal av högst 2 300 km<sup>2</sup>, som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadvägar eller tunnlar öppna för motorfordon.
- i) Fordon som används för godstransporter och som drivs med hjälp av på fordonet alstrad gas eller med elkraft eller som är utrustade med en automatiskt verkande hastighetsmaximerande anordning, i den mån sådana fordon i registreringslandets nationella lagstiftning jämföras med fordon framdrivna av bensin- eller dieselmotor, och vars högsta tillåtna vikt, inklusive släpeller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton.

j) Fordon som används för övningskörning vid körkortsutbildning.

k) Dragfordon som uteslutande används inom jord- och skogsbruk.

Medlemsstaterna skall informera kommissionen om undantag som har meddelats enligt denna punkt.

2. Efter tillstånd från kommissionen får medlemsstaterna besluta att denna förordning inte skall tillämpas på transporter som genomförs under extraordinära omständigheter, om sådana undantag inte allvarligt strider mot förordningens syften.

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

Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om varje undantag som medgivits enligt denna förordning.

**AVSNITT VIII****Kontrollförfarande och påföljder***Artikel 14*

1. Vid
  - nationell linjetrafik för persontransporter och
  - internationell linjetrafik för persontransporter, där ändstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater och där linjelängden är högst 100 km som omfattas av denna förordning, skall trafikföretaget upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista.
2. Tjänstgöringslistan skall för varje enskild förare ange namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställd tidsplan för olika körpass, andra arbetsuppgifter samt då föraren skall vara tillgänglig.
3. Tjänstgöringslistan skall innehålla samtliga i punkt 2 angivna uppgifter för en period som minst omfattar innevarande vecka samt närmast föregående och efterföljande vecka.
4. Tjänstgöringslistan skall vara undertecknad av företagets chef eller dennes företrädare.
5. Förare i sådan trafik som sägs i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen.
6. Företaget skall bevara tjänstgöringslistan i ett år efter utgången av den period som den omfattar. Företaget skall, om en förare begär det, lämna honom ett utdrag ur hans tjänstgöringslista.
7. Denna artikel skall inte tillämpas på förare av sådana fordon som är utrustade med färdskrivare, vilka används i enlighet med bestämmelserna i rådets

förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.

2. Företaget skall regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelser förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att de upprepas.

#### Artikel 16

1. Kommissionen skall vartannat år utarbeta en rapport om denna förordnings tillämpning i medlemsstaterna och om utvecklingen inom de aktuella verksamhetsområdena. Kommissionen skall lägga fram rapporten för rådet och Europaparlamentet senast 13 månader efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.

2. För att göra det möjligt för kommissionen att upprätta den i punkt 1 nämnda rapporten, skall medlemsstaterna vartannat år tillställa kommissionen nödvändig information enligt en standardiserad blankett. Denna information skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.

3. Kommissionen skall utforma blanketten efter samråd med medlemsstaterna.

#### Artikel 17

1. Efter samråd med kommissionen skall medlemsstaterna i rätt tid anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa denna förordning.

Sådana författningar skall bland annat avse organisation, förfarande och medel för kontroll samt påföljder vid överträdelser.

2. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid denna förordnings tillämpning och vid kontroll av att den följs.

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

Utfärdad i Bryssel den 20 december 1985.

3. Inom ramen för detta ömsesidiga bistånd skall medlemsstaternas behöriga myndigheter regelbundet sända varandra all tillgänglig information om

– överträdelser av denna förordning av personer utan hemvist i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört,

– påföljder utdömda av en medlemsstat mot personer med hemvist i den staten för sådana överträdelser som begåtts i andra medlemsstater.

### AVSNITT IX

#### Slutbestämmelser

#### Artikel 18

1. Förordning (EEG) nr 543/69 upphävs härmed.

Dock skall följande gälla:

– Artikel 4 i nämnda förordning skall fram till och med den 31 december 1989 alltså gälla för fordon som används av myndigheter för offentliga tjänster, som inte konkurrerar med företag som yrkesmässigt bedriver transportverksamhet, och för dragfordon som uteslutande används lokalt inom jord- och skogsbruk. En medlemsstat får likväl föreskriva att förevarande förordning skall tillämpas på sådana inrikestransporter inom det egna territoriet från och med ett tidigare datum.

– Artikel 15 i förstnämnda förordning skall fram till och med den 31 december 1989 alltså gälla för fordon och förare i internationell linjetrafik för persontransporter, om de i trafiken utnyttjade fordonen inte är utrustade med färdskrivare som används enligt föreskrifterna i förordning (EEG) nr 3821/85.

2. Hänvisningar till den enligt punkt 1 upphävda förordningen skall anses som hänvisningar till förevarande förordning.

#### Artikel 19

Denna förordning träder i kraft den 29 september 1986.

På rådets vägnar

R. KRIEPS

Ordförande

<sup>(1)</sup> EGT nr L 370, 31.12.1985, s. 8.