

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 561/2006**2009/EØS/69/42****av 15. mars 2006****om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85(*)**EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

ut fra følgende betraktninger:

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
felleskap, særlig artikkel 71,under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske
og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på
grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 8. desember
2005⁽³⁾, og

1) Formålet med rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale område innen veitransport⁽⁴⁾ var å harmonisere konkurransevilkårene mellom landtransportsystemer, særlig innen veitransportsektoren, og å forbedre arbeidsvilkårene og trafikksikkerheten. Det er behov for å sikre og følge opp framgangen på disse områdene.

2) I europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport⁽⁵⁾ pålegges medlemsstatene å treffe tiltak for å begrense den lengste tillatte ukentlige arbeidstiden for mobile arbeidstakere.

3) På grunn av bestemmelsenes generelle utforming har det vist seg vanskelige å tolke, anvende, håndheve og kontrollere overholdelsen av visse bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 om kjøretid, pauser og hviletid for førere av kjøretøyer i nasjonal og internasjonal veitransport innen Fellesskapet.

4) Det er ønskelig at de nevnte bestemmelsene håndheves på en effektiv og ensartet måte, slik at målet med bestemmelsene nås og anvendelsen av dem ikke bringes i miskreditt. Det er derfor nødvendig med klarere og enklere regler, som er lettere å forstå, tolke og anvende for veitransportsektoren og kontrollmyndighetene.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 154/2006 av 8. desember 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 15 av 29.3.2007, s. 22.

⁽¹⁾ EFT C 51 E av 26.2.2002, s. 234.

⁽²⁾ EFT L 221 av 17.9.2002, s. 19.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 14. januar 2003 (EUT C 38 E av 12.2.2004, s. 152), Rådets felles holdning av 9. desember 2004 (EUT C 63 E av 15.3.2005, s. 11) og Europaparlamentets holdning av 13. april 2005 (EUT C 33 E av 9.2.2006, s. 425). Europaparlamentets lovgivningsmessige resolusjon av 2. februar 2006 og rådsbeslutning av 2. februar 2006.

⁽⁴⁾ EFT L 370 av 31.12.1985, s. 1. Forordningen endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF (EUT L 226 av 10.9.2003, s. 4).

⁽⁵⁾ EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35.

- 5) Tiltakene fastsatt i denne forordning med hensyn til arbeidsvilkår er ikke til hinder for at partene i arbeidslivet, gjennom kollektive forhandlinger eller på annen måte, kan fastsette bestemmelser som er mer gunstige for arbeidstakerne.
- 6) Virkeområdet for denne forordning bør defineres klart gjennom å spesifisere hvilke hovedgrupper av kjøretøyer som omfattes av forordningen.
- 7) Denne forordning får anvendelse på veitransport som enten utelukkende utføres innen Fellesskapet, eller mellom Fellesskapet, Sveits og statene som er avtaleparter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.
- 8) Den europeiske avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitransport av 1. juli 1970 (AETR), med endringer, bør fortsette å gjelde for hele turen i forbindelse med veitransport av personer og gods som utføres med kjøretøyer som er registrert i medlemsstater eller stater som er avtaleparter i AETR, dersom turen går mellom Fellesskapet og en tredjestat, unntatt Sveits og statene som er avtaleparter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, eller gjennom en slik stat. Det er viktig å endre AETR så raskt som mulig, helst innen to år etter ikrafttredelsen av denne forordning, slik at bestemmelsene i AETR kan bringes i samsvar med bestemmelsene i denne forordning.
- 9) For veitransport som utføres med kjøretøyer som er registrert i en tredjestat som ikke er avtalepart i AETR, bør bestemmelsene i AETR gjelde for den delen av turen som kjøres innenfor Fellesskapet, eller innenfor de statene som er avtaleparter i AETR.
- 10) Ettersom AETRs formål hører under denne forordnings virkeområde, er Fellesskapet rette instans til å framforhandle og inngå avtalen.
- 11) Dersom en endring av de interne fellesskapsbestemmelsene på det aktuelle området nødvendiggjør en tilsvarende endring av AETR, bør medlemsstatene i fellesskap så snart som mulig sørge for å gjennomføre en slik endring av AETR, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i avtalen.
- 12) Listen over unntak bør ajourføres slik at den gjenspeiler utviklingen innen veitransportsektoren i løpet av de siste 19 årene.
- 13) Alle nøkkelbegreper bør defineres uttømmende for å forenkle forståelsen og sikre at denne forordning anvendes på en ensartet måte. Det bør i tillegg treffes tiltak for å sikre at nasjonale tilsynsmyndigheter tolker og anvender denne forordning på en ensartet måte. Definisjonen av «uke» i denne forordning bør ikke være til hinder for at føreren kan påbegynne sin arbeidsuke på en hvilken som helst ukedag.
- 14) For å sikre en effektiv håndheving er det viktig at vedkommende myndigheter, når de utfører kontroll ved veien, og etter en overgangsperiode, er i stand til å kontrollere at kjøretider og hviletider er korrekt overholdt den dagen kontrollen fant sted, samt de foregående 28 dager.
- 15) Det er nødvendig å klargjøre og forenkle de grunnleggende reglene om kjøretider for å muliggjøre en effektiv og ensartet håndheving ved hjelp av digitale fartsskrivere i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport⁽¹⁾ og i denne forordning. Medlemsstatenes kontrollmyndigheter bør i tillegg, gjennom en fast komité, prøve å bli enige om hvordan denne forordning skal gjennomføres.
- 16) Det har vist seg at en fører, uten å bryte bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3820/85, kan planlegge daglige kjøreperioder og pauser på en slik måte at det er mulig å kjøre for lenge uten en full pause, noe som fører til redusert trafiksikkerhet og en forverring av førerens arbeidsvilkår. Det bør derfor sørges for at oppdelte pauser organiseres på en måte som hindrer misbruk.
- 17) Denne forordning har som mål å bedre de sosiale vilkårene for arbeidstakere som omfattes av forordningen, samt å bedre den alminnelige trafiksikkerhet. Dette oppnås hovedsakelig ved hjelp av bestemmelsene om lengste tillatte kjøretid per dag, per uke og per periode på to på hverandre følgende uker, bestemmelsen der førere pålegges å ta minst én normal ukehvil for hver sammenhengende toukersperiode, og bestemmelsene om at en døgnhvile under ingen omstendigheter skal være kortere enn en uavbrutt periode på ni timer. Ettersom de nevnte bestemmelsene sikrer tilstrekkelig hvile, er det på bakgrunn av tidligere års erfaringer med håndheving av bestemmelsene ikke lenger nødvendig med et kompensasjonssystem for redusert døgnhvile.
- 18) Mange veitransporter innen Fellesskapet omfatter ferge- eller jernbanetransport på deler av turen. Det bør derfor fastsettes klare og hensiktsmessige bestemmelser om døgnhvile og pauser for slike transportør.
- 19) På bakgrunn av den økte transporten av personer og gods over landegrensene er det av hensyn til trafiksikkerheten og en bedre regelhåndheving ønskelig at kontroller ved veien og på foretakenes område også omfatter kjøretid, hviletid og pauser i andre medlemsstater eller i tredjestater, for å sikre at de aktuelle bestemmelsene overholdes fullt ut og på en korrekt måte.

(1) EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 av 10.3.2004, s. 3).

- 20) Transportforetakenes ansvar bør minst omfatte transportforetak som er juridiske eller fysiske personer, uten å utelukke rettsfølgning av fysiske personer som begår, oppmuntrer til eller medvirker til overtredelser av denne forordning.
- 21) Førere som arbeider for flere transportforetak, må gi hvert foretak tilstrekkelige opplysninger til at det kan oppfylle sitt ansvar i henhold til denne forordning.
- 22) For å fremme sosial framgang og bedre trafikksikkerheten bør hver medlemsstat fortsatt ha rett til å treffe visse hensiktsmessige tiltak.
- 23) Nasjonale unntak bør gjenspeile endringer i veitransportsektoren og begrenses til de deler som for tiden ikke er utsatt for konkurranse.
- 24) Medlemsstatene bør fastsette regler for kjøretøyer til bruk for person- og godstransport i rute når den aktuelle ruten ikke overskrider 50 km. Slike regler bør gi tilstrekkelig vern i form av tillatte kjøretider og obligatoriske pauser og hviletider.
- 25) For å sikre en effektiv håndheving av regelverket er det ønskelig at all nasjonal og internasjonal persontransport i rute kontrolleres ved hjelp av standardfartsskrivere.
- 26) Medlemsstatene bør fastsette bestemmelser om sanksjoner som skal anvendes ved overtredelser av denne forordning, og påse at de håndheves. Disse sanksjonene må være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende, og må ikke medføre forskjellsbehandling. Ved alvorlige overtredelser av regelverket bør også muligheten for å holde kjøretøyet tilbake være blant de tiltak som er tilgjengelige for medlemsstatene. Bestemmelsene i denne forordning med hensyn til sanksjoner eller rettsfølgning berører ikke nasjonale regler om bevisbyrde.
- 27) Av hensyn til en klar og effektiv håndheving av regelverket bør bestemmelsene om transportforetakenes og førernes ansvar ved overtredelser av denne forordning harmoniseres. Dette ansvaret kan medføre strafferettslige, sivilrettslige eller forvaltningsmessige sanksjoner i medlemsstatene, avhengig av situasjonen i det enkelte tilfellet.
- 28) Ettersom målene med denne forordning, som er å fastsette klare felles regler om kjøretider, pauser og hviletider, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av behovet for samordnede tiltak bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette vedtak ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 29) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne beslutning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 30) Ettersom direktiv 2003/59/EF⁽²⁾ inneholder bestemmelser om minstealder for førere og disse bestemmelsene må innarbeides innen 2009, trenger denne forordning bare inneholde overgangsbestemmelser om minstealder for mannskaper.
- 31) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør endres for å tydeliggjøre særskilte plikter som påhviler transportforetak og førere og for å fremme rettssikkerheten og lette håndhevingen av kjøre- og hviletidsreglene i forbindelse med kontroller ved veien.
- 32) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør også endres for å oppnå rettssikkerhet med hensyn til de nye datoene for innføring av digitale fartsskrivere og for tilgjengeligheten av sjåførkort.
- 33) Innføring, i samsvar med forordning (EF) nr. 2135/98, av fartsskrivere som muliggjør elektronisk registrering på en førers sjåførkort av en førers aktiviteter over en 28-dagersperiode, og av et kjøretøys bevegelser over en 365-dagers periode, åpner for raskere og mer omfattende kontroller ved veien i framtiden.
- 34) I henhold til direktiv 88/599/EØF⁽³⁾ er kontroller ved veien begrenset til kontroll av daglig kjøretid, døgnhvil og pauser. Innføring av digitale fartsskrivere betyr at opplysninger om fører og kjøretøy lagres elektronisk, og at opplysningene kan vurderes elektronisk på stedet. Dette vil etter hvert gjøre det mulig å utføre enkle kontroller av normal og redusert døgnhvil og normal og redusert ukehviltid samt hvil for å kompensere for redusert hviletid.

(¹) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

(²) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjoner for og regelmessig opplæring av førere av visse veigående kjøretøyer for gods- eller persontransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr 3820/85 og rådsdirektiv 91/439/EØF samt om oppheving av rådsdirektiv 76/914/EØF (EUT L 226 av 10.9.2003, s. 4). Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2004/66/EF (EUT L 168 av 1.5.2004, s. 35).

(³) Rådsdirektiv 88/599/EØF av 23. november 1988 om ensartet fremgangsmåte ved gjennomføringen av forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og av forordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 325 av 29.11.1988, s. 55).

- 35) Erfaringen viser at det bare er mulig å håndheve bestemmelsene i denne forordning, særlig den spesifiserte lengste tillatte kjøretiden over en toukersperiode, dersom det gjennomføres hensiktsmessige og effektive kontroller ved veien i hele den nevnte perioden.
- 36) Anvendelsen av lovbestemmelsene om digitale fartsskrivere bør være i samsvar med denne forordning for å oppnå størst mulig effektivitet i forbindelse med overvåking og håndheving av visse sosiale bestemmelser innen veitransport.
- 37) Av klarhetshensyn og av praktiske årsaker bør forordning (EØF) nr. 3820/85 oppheves og erstattes av denne forordning —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

INNLEDENDE BESTEMMELSER

Artikkel 1

I denne forordning fastsettes regler om kjøretider, pauser og hviletider for førere av kjøretøyer i gods- og persontransport på vei med sikte på å harmonisere konkurransevilkårene mellom forskjellige landtransportsystemer, særlig innen veisektoren, og å bedre arbeidsvilkårene og trafikksikkerheten. Denne forordning har også som mål å fremme bedre kontroll og regelhåndheving i medlemsstatene samt bedre arbeidspraksis innen veitransportsektoren.

Artikkel 2

1. Denne forordning får anvendelse på:
- godstransport på vei med kjøretøyer der største tillatte masse, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 3,5 tonn,
 - persontransport på vei med kjøretøyer som er bygget for eller permanent tilpasset transport av mer enn ni personer medregnet føreren, og som er beregnet brukt til dette formål.
2. Denne forordning får, uavhengig av kjøretøyet registreringsstat, anvendelse på veitransport som utføres:
- utelukkende innen Fellesskapet, eller
 - mellom Fellesskapet, Sveits og statene som er avtaleparter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

3. AETR får anvendelse i stedet for denne forordning på internasjonal veitransport som utføres delvis utenfor områdene nevnt i nr. 2 med:

- kjøretøyer som er registrert i Fellesskapet eller i stater som er avtaleparter i AETR, for hele transporten,
- kjøretøyer som er registrert i en tredjestat som ikke er en avtalepart i AETR, bare for den delen av transporten som finner sted på Fellesskapets territorium eller på territoriet til stater som er avtaleparter i AETR.

Bestemmelsene i AETR bør bringes i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, slik at de viktigste bestemmelsene i denne forordning gjennom AETR får anvendelse på slike kjøretøyer for alle deler av transporten som utføres innenfor Fellesskapet.

Artikkel 3

Denne forordning får ikke anvendelse på veitransport med:

- kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer,
- kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 kilometer i timen,
- kjøretøyer som eies eller leies uten fører av de væpnede styrker, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, når transporten skjer i forbindelse med oppgaver som disse myndighetene har ansvaret for og står under deres kontroll,
- kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner, herunder kjøretøyer som brukes til ikke-kommersiell transport i forbindelse med humanitær hjelp,
- spesialkjøretøyer for medisinske formål,
- spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari, som opererer innenfor en radius på 100 km fra stedet der de er hjemmehørende,
- kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er tatt i bruk,
- Kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer, der største tillatte masse ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til godstransport av ikke-kommersiell art,
- nyttekjøretøyer som har en historisk status i henhold til lovgivningen i den medlemsstaten der de brukes, og som brukes til person- eller godstransport av ikke-kommersiell art.

Artikkel 4

I denne forordning gjelder følgende definisjoner:

- a) «veitransport»: enhver kjøring helt eller delvis på offentlig vei av kjøretøy, med eller uten last, som brukes til person- eller godstransport,
- b) «kjøretøy»: en motorvogn, trekkbil, tilhenger eller semitrailer, eller en kombinasjon av disse kjøretøyene, i samsvar med følgende definisjoner:
- «motorvogn»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke permanent beveger seg på skinner, og som normalt brukes til person- eller godstransport,
 - «trekkbil»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke beveger seg permanent på skinner, og som er spesielt utformet for å trekke, skyve eller bevege tilhengere, semitrailere, redskaper eller maskiner,
 - «tilhenger»: ethvert kjøretøy som er utformet for tilkobling til en motorvogn eller trekkbil,
 - «semitrailer»: en tilhenger uten foraksel koblet på en slik måte at en stor del av dens egenvekt og av lastens vekt bæres av trekkbilen eller motorvognen,
- c) «fører»: enhver person som kjører kjøretøyet, også bare for en kort periode, eller som sitter på – som ledd i sine plikter – for eventuelt å kjøre det,
- d) «pause»: enhver periode som en fører ikke får benytte til kjøring eller noe annet arbeid og som utelukkende brukes til hvile,
- e) «annet arbeid»: alle aktiviteter unntatt «kjøring» som er definert som arbeidstid i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, herunder ethvert arbeid for samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren,
- f) «hviletid»: enhver uavbrutt periode som føreren fritt kan benytte,
- g) «døgnhvile»: daglig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være «normal døgnhvile» eller «reduert døgnhvile»:
- «normal døgnhvile»: enhver hvileperiode på minst elleve timer; en «normal døgnhvile» kan alternativt tas i to omganger, hvorav den første må bestå av en uavbrutt periode på minst tre timer og den andre av en uavbrutt periode på minst ni timer,
 - «reduert døgnhvile»: enhver hvileperiode på minst ni men mindre enn elleve timer,
- h) «ukehvile»: ukentlig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være en «normal ukehvile» eller en «reduert ukehvile»:
- «normal ukehvile»: enhver hvileperiode på minst 45 timer,
 - «reduert ukehvile»: enhver hvileperiode på under 45 timer som, med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 8 nr. 6, kan reduseres til en periode med en minste varighet på 24 sammenhengende timer,
- i) «uke»: tidsrommet mellom mandag kl.00.00 og søndag kl. 24.00,
- j) «kjøretid»: kjøreaktivitetens varighet, registrert:
- automatisk eller halvautomatisk av en fartsskriver som definert i vedlegg I og IB i forordning (EØF) nr. 3821/85, eller
 - for hånd, som fastsatt i artikkel 16 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 3821/85,
- k) «daglig kjøretid»: sammenlagt kjøretid mellom slutten av en døgnhvile og begynnelsen av neste døgnhvile, eller mellom en døgnhvile og en ukehvile,
- l) «ukentlig kjøretid»: sammenlagt kjøretid i løpet av en uke,
- m) «største tillatte totalmasse»: største tillatte totalmasse, medregnet nyttelast, for kjøretøy under kjøring,
- n) «persontransport i rute»: nasjonal og internasjonal transport som definert i artikkel 2 i rådsforordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss⁽¹⁾;
- o) «flerbemanning»: situasjon der minst to førere befinner seg i kjøretøyet for å kjøre det i hver kjøreperiode mellom to på hverandre følgende døgnhvil, eller mellom en døgnhvile og en ukehvile. I den første timen med flerbemanning er bruk av minst to førere valgfritt, men obligatorisk resten av tiden,

(1) EFT L 74 av 20.3.1992, s. 1. Direktivet sist endret ved tiltredelsesakten av 2003.

- p) «transportforetak»: enhver fysisk eller juridisk person, enhver sammenslutning eller gruppe av personer uten status som juridisk person, med ideell virksomhet eller næringsvirksomhet som formål, eller ethvert offentlig organ som enten selv har status som juridisk person eller er underlagt en annen myndighet med slik status, som driver veitransport, uavhengig av om dette gjøres for en annens eller egen regning,
- q) «kjøreperiode»: samlet kjøretid fra det tidspunkt da føreren starter kjøringen etter en hvileperiode eller en pause og fram til neste hvil eller pause. Kjøreperioden kan være sammenhengende eller oppdelt.

kapittel II

MANNSKAPER, KJØRETIDER, PAUSER OG HVILETIDER

Artikkel 5

1. Minstealder for billettører skal være 18 år.
2. Minstealder for sidemenn skal være 18 år. Medlemsstatene kan likevel sette ned minstealderen for sidemenn til 16 år dersom:
 - a) veitransporten utføres i en enkelt medlemsstat innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, herunder i kommuner med sentrum innenfor denne radius,
 - b) aldersnedsettingen foretas av hensyn til yrkesrettet opplæring og
 - c) i samsvar med medlemsstatenes nasjonale arbeidsrettsbestemmelser.

Artikkel 6

1. Daglig kjøretid skal ikke overstige ni timer.

Den daglige kjøretiden kan likevel utvides til inntil ti timer inntil to ganger i uken.

2. Ukentlig kjøretid skal ikke overstige 56 timer, og skal ikke føre til overskridelse av den øvre grensen for arbeidstid per uke som er fastsatt i direktiv 2002/15/EF.
3. Sammenlagt kjøretid i løpet av to på hverandre følgende uker skal ikke overstige 90 timer.
4. Daglig og ukentlig kjøretid skal omfatte all kjøretid på Fellesskapets eller en tredjestats territorium.

5. En fører skal registrere som «annet arbeid» all medgått tid i henhold til beskrivelsen i artikkel 4 bokstav e), og all tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordnings virkeområde, samt registrere all «tid føreren står til rådighet», som definert i artikkel 15 nr. 3 bokstav c) i forordning (EØF) nr. 3821/85, som er medgått siden siste døgn- eller ukehvil. Denne registreringen skal gjøres enten for hånd på en diagramskive eller på en utskrift, eller ved bruk av manuelt registreringsutstyr på en fartsskriver.

Artikkel 7

Etter en kjøreperiode på fire og en halv time skal føreren ta en sammenhengende pause på minst 45 minutter, med mindre føreren gjennomfører en hvileperiode.

Denne pausen kan erstattes av en pause på minst 15 minutter, etterfulgt av en pause på minst 30 minutter, dersom pausene fordeles over perioden på en slik måte at bestemmelsene i første ledd overholdes.

Artikkel 8

1. En fører skal ta døgn- og ukehvil.
 2. I løpet av hver 24-timers periode etter at foregående døgn- eller ukehvil er avsluttet, skal føreren gjennomføre en ny døgnhvil.

Dersom andelen av en døgnhvil som faller innenfor den nevnte 24-timers perioden er på minst ni, men mindre enn elleve timer, skal den aktuelle døgnhvilen anses som en redusert døgnhvil.
 3. En døgnhvil kan utvides til en normal ukehvil eller en redusert ukehvil.
 4. En fører kan ha høyst tre reduserte døgnhvil mellom to ukehvil.
 5. Som unntak fra nr. 2 skal en fører i et kjøretøy med flerbemannning innen 30 timer etter avslutningen av en døgn- eller ukehvil gjennomføre en ny døgnhvil på minst ni timer.
 6. I løpet av en periode på to på hverandre følgende uker skal en fører ta minst:
 - to normale ukehvil, eller
 - en normal ukehvil og en redusert ukehvil på minst 24 timer. Reduksjonen skal imidlertid kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, som skal tas samlet innen utløpet av den tredje uken som følger etter den aktuelle uken.
- En ukehvil skal påbegynnes senest etter avslutningen av seks 24-timersperioder, regnet fra slutten av forrige ukehvil.

7. Enhver hvil som tas som kompensasjon for en redusert ukehvil, skal tas i sammenheng med en annen hvileperiode på minst ni timer.

8. Dersom en fører velger å gjøre dette, kan døgnhviler og reduserte ukehvilene som tas andre steder enn der kjøretøyet er hjemmehørende, tas i kjøretøyet, forutsatt at det er utstyrt med tilfredsstillende sove muligheter for hver fører, og at kjøretøyet står i ro.

9. En ukehvil som påbegynnes i én uke og fortsetter inn i den neste, kan registreres i hvilken som helst av de to ukene, men ikke i begge.

Artikkel 9

1. Dersom en fører som reiser sammen med et kjøretøy som transporteres med ferge eller tog, tar en normal døgnhvil, kan denne døgnhvilen, som unntak fra artikkel 8, avbrytes inntil to ganger av andre aktiviteter med en samlet tid på høyst én time. I forbindelse med den nevnte normale døgnhvilen skal føreren ha tilgang til en køye eller en liggeplass.

2. ADen tiden en fører bruker på å reise til et sted for å overta et kjøretøy som omfattes av denne forordnings virkeområde, eller på å reise fra det nevnte stedet, når kjøretøyet ikke befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsstedet der føreren vanligvis er hjemmehørende, skal ikke regnes som hvile eller pause, unntatt når føreren oppholder seg på en ferge eller i et tog og har tilgang til en køye eller en liggeplass.

3. ADen tiden en fører bruker på å kjøre et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordnings virkeområde til eller fra et kjøretøy som omfattes av denne forordnings virkeområde og som ikke befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsstedet der føreren vanligvis er hjemmehørende, skal regnes som annet arbeid.

kapittel III

TRANSPORTFORETAKENES ANSVAR

Artikkel 10

1. Et transportforetaks avlønning av egne ansatte førere eller av førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse og/eller mengden av gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom den nevnte betalingen er av en slik art at den setter trafikksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordning.

2. Et transportforetak skal organisere arbeidet til førerne nevnt i nr. 1 på en slik måte at de er i stand til å overholde bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapittel II i denne forordning. Transportforetaket skal gi føreren tilstrekkelig informasjon og foreta regelmessige kontroller for å sikre at forordning (EØF) nr. 3821/85 og kapittel II i denne forordning overholdes.

3. Transportforetaket er ansvarlig for overtredelser begått av foretakets førere, også i de tilfeller der overtredelsen begås på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium.

Med forbehold for medlemsstatenes rett til å holde transportforetakene fullt ansvarlige, kan medlemsstatene gjøre dette ansvaret avhengig av foretakets overtredelser av nr. 1 og 2. Medlemsstatene kan ta hensyn til alle eventuelle bevis for at transportforetaket ikke med rimelighet kan holdes ansvarlig for den overtredelsen som er begått.

4. Foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører og førerformidlingsbyråer skal sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med denne forordning.

5. a) Et transportforetak som benytter kjøretøyer som er utstyrt med fartsskrivere i henhold til vedlegg I B i forordning (EØF) nr. 3821/85 og omfattes av denne forordnings virkeområde, skal:

i) sikre at alle opplysninger overføres fra kjøretøyenheten og sjåførkortet med den regelmessighet som er fastsatt av medlemsstatene, og at alle relevante opplysninger overføres oftere for å sikre at alle opplysninger om aktiviteter utført av eller for vedkommende foretak blir overført,

ii) sikre at alle opplysninger som overføres fra kjøretøyenheten og sjåførkortet, oppbevares i minst 12 måneder etter at de er registrert og at de på anmodning fra en kontrollør er tilgjengelige, enten direkte eller via en fjerntilslutning, på foretakets område,

b) uttrykket «overføres» er i dette nummer brukt i samsvar med definisjonen fastsatt i kapittel I bokstav s) i vedlegg I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,

c) den lengste tiden som de relevante opplysningene skal overføres for i henhold til bokstav a) i), skal fastsettes av Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 24 nr. 2.

KAPITTEL IV

UNNTAK

Artikkel 11

En medlemsstat kan, i forbindelse med veitransport som i sin helhet utføres på dens territorium, fastsette lengre minstepauser og hviletider eller kortere lengste tillatte kjøretider enn dem som er fastsatt i artikkel 6-9. I slike tilfeller skal medlemsstatene ta hensyn til relevante tariffavtaler eller andre avtaler mellom partene i arbeidslivet.

Denne forordning får likevel fortsatt anvendelse på førere av kjøretøyer i internasjonal transport.

Artikkel 12

Dersom det ikke medfører fare for trafikksikkerheten, kan føreren fravike artikkel 6-9 for å finne et egnet stoppested for kjøretøyet i den utstrekning det er nødvendig av hensyn til sikkerheten for personer, kjøretøyet eller lasten. Føreren skal senest ved ankomst til det egnede stoppestedet angi årsaken til avviket ved å notere dette på fartsskriverens diagramskive eller på en utskrift fra fartsskriveren, eller på tjenestelisten.

Artikkel 13

1. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1, kan hver medlemsstat på sitt territorium, eller, med samtykke fra den berørte medlemsstaten, på en annen medlemsstats territorium, tillate unntak fra artikkel 5-9 og gjøre unntakene avhengige av individuelle vilkår som får anvendelse på transport med følgende kjøretøyer:

- a) kjøretøyer som eies eller leies uten fører av offentlige myndigheter for å utføre veitransporter som ikke konkurrerer med private transportforetak,
- b) kjøretøyer som brukes eller leies uten fører av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakenes egen næringsvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende,
- c) landbruks- og skogbrukstraktorer som brukes til landbruks- eller skogbruksvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket som eier, leier eller leaser kjøretøyet er hjemmehørende,
- d) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes:
 - av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet⁽¹⁾, til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle tjenesten, eller
 - til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid.

Disse kjøretøyene skal bare brukes innenfor en radius av 50 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av kjøretøyet ikke er førerens hovedbeskjeftigelse.

⁽¹⁾ EFT L 15 av 21.1.1998, s. 14. Direktivet sist endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

- e) kjøretøyer utelukkende i bruk på øyer med et areal som ikke overstiger 2 300 km², og som ikke er forbundet med statens øvrige territorium med bro, vadested eller tunnel med adgang for motorkjøretøyer,
- f) kjøretøyer som brukes til godstransport innenfor en radius av 50 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, som drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet, og som har en største tillatte masse, medregnet massen til en tilhenger eller semitrailer, som ikke overstiger 7,5 tonn,
- g) kjøretøyer som brukes til trafikkopplæring og førerprøver med sikte på å oppnå et førerkort eller eksamensbevis for faglig dyktighet, forutsatt at de ikke brukes til kommersiell gods- eller persontransport,
- h) kjøretøyer som brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vann-, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold av og tilsyn med veier, innsamling og fjerning av husholdningsavfall, telegraf- og telefontjeneste, radio- og fjernsynskringkasting samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere,
- i) kjøretøyer med mellom 10 og 17 seter som utelukkende brukes til persontransport av ikke-kommersiell art,
- j) spesialkjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr,
- k) spesialutrustede mobile prosjektkjøretøyer som hovedsakelig brukes til undervisningsformål når de står i ro,
- l) kjøretøyer som brukes til henting av melk fra gårder og tilbakelevering av melkespann eller melkeprodukter som skal brukes som fôr,
- m) spesialkjøretøyer som transporterer penger og/eller verdisaker,
- n) kjøretøyer som brukes til å transportere avfall fra dyr eller dyreskrotter som ikke er beregnet på konsum,
- o) kjøretøyer som utelukkende brukes på veier som befinner seg innenfor transportknutepunkter som havner, terminaler for ulike transportsystemer og jernbaneterminaler,
- p) kjøretøyer som brukes til transport av levende dyr fra gårder til lokale markeder og omvendt, eller fra markeder til lokale slakterier innenfor en radius av inntil 50 km,

2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om unntakene de gir i henhold til nr. 1, og Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene.

3. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1 og at det gis tilfredsstillende vern for føreren, kan en medlemsstat på sitt territorium, etter godkjenning fra Kommisjonen, tillate mindre unntak fra denne forordning for kjøretøyer som brukes i forhåndsdefinerte områder med en befolkningstetthet på mindre enn fem personer per kvadratkilometer, i følgende tilfeller:

- innenlandsk persontransport i rute der ruteplanen er bekreftet av myndighetene (bare unntak med hensyn til pauser kan tillates i dette tilfellet), og
- innenlandsk godstransport på vei for egen eller en annens regning som ikke har noen innvirkning på det felles marked og som trengs for å opprettholde visse næringsgrener på det berørte territoriet, og der det i unntaksbestemmelsene i denne forordning er fastsatt en begrenset kjøreradius på inntil 100 km,

En veitransport i henhold til dette unntaket kan bare omfatte en tur til et område med en befolkningstetthet per kvadratkilometer på fem personer eller mer, og dersom hensikten med turen er å avslutte eller starte transporten. Alle slike tiltak skal være forholdsmessige med hensyn til art og omfang.

Artikkel 14

1. Forutsatt at det er forenlig med målene fastsatt i artikkel 1, kan medlemsstatene, etter tillatelse fra Kommisjonen, gi unntak fra anvendelse av artikkel 6 til 9 for transporter som utføres under ekstraordinære omstendigheter.

2. I hastetilfeller kan medlemsstatene gi et midlertidig unntak for et tidsrom på høyst 30 dager, som umiddelbart skal meldes til Kommisjonen.

3. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om ethvert unntak som gis i henhold til denne artikkel.

Artikkel 15

Medlemsstatene skal påse at førere av kjøretøyer som nevnt i artikkel 3 bokstav a) er underlagt nasjonale regler som sikrer tilstrekkelig vern med hensyn til tillatte kjøretider og obligatoriske pauser og hviletider.

KAPITTEL V

KONTROLL OG SANKSJONER

Artikkel 16

1. Dersom et kjøretøy ikke er utstyrt med en fartsskriver i samsvar med forordning (EØF) nr. 3821/85, får nr. 2 og 3 i denne artikkel anvendelse på:

- a) nasjonal persontransport i rute, og

- b) internasjonal persontransport i rute med endestasjoner innenfor en avstand på 50 km i luftlinje fra en grense mellom to medlemsstater, når rutelengden ikke overstiger 100 km.

2. Transportforetaket skal utarbeide en ruteplan og en tjenesteliste for hver fører som inneholder førerens navn, navnet på det stedet der føreren er hjemmehørende og en på forhånd fastsatt tidsplan med opplysninger om ulike perioder med kjøring, annet arbeid, pauser og tid da arbeidstakeren står til rådighet.

Hver fører som er tildelt en type transport som nevnt i nr. 1, skal medbringe et utdrag fra tjenestelisten og en kopi av ruteplanen for den aktuelle transporten.

3. Tjenestelisten skal:

- a) inneholde alle opplysningene spesifisert i nr. 2 for et tidsrom som minst omfatter de foregående 28 dager; opplysningene skal ajourføres regelmessig, og minst én gang i måneden,
- b) undertegnes av lederen for transportforetaket eller av en person som denne har bemyndiget,
- c) oppbevares av transportforetaket i ett år etter utløpet av den perioden den omfatter; transportforetaket skal på anmodning gi et utdrag av tjenestelisten til de berørte førerne; og
- d) forevises og utleveres til en godkjent kontrollør på anmodning.

Artikkel 17

1. Medlemsstatene skal ved hjelp av standard skjemaet fastsatt i vedtak 93/173/EØF⁽¹⁾ oversende Kommisjonen de opplysninger som er nødvendige for at Kommisjonen annethvert år skal kunne utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning og av forordning (EØF) nr. 3821/85, og om utviklingen på det aktuelle området.

2. Opplysningene skal oversendes Kommisjonen senest 30. september i året som følger etter den aktuelle toårsperioden.

3. I rapporten skal det angis i hvilken grad det er gjort bruk av unntakene fastsatt i artikkel 13.

4. Kommisjonen skal oversende rapporten til Europaparlamentet og Rådet innen 13 måneder etter utløpet av den aktuelle to-årsperioden.

⁽¹⁾ EFT L 72 av 25.3.1993, s. 33.

Artikkel 18

Medlemsstatene skal iverksette de tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning.

Artikkel 19

1. Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner som skal anvendes ved overtredelse av denne forordning og av forordning (EØF) nr. 3821/85, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at sanksjonene håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. Ingen overtredelse av denne forordning og av forordning (EØF) nr. 3821/85 skal være gjenstand for mer enn én sanksjon eller rettsforfølgning. Medlemsstatene skal innen datoen angitt i artikkel 29 annet ledd underrette Kommisjonen om disse tiltakene og om reglene om sanksjoner. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om dette.

2. En medlemsstat skal gi vedkommende myndigheter mulighet til å ilegge et foretak og/eller en fører en sanksjon ved en overtredelse av denne forordning som oppdages på dens territorium og som det ikke tidligere er ilagt en sanksjon for, også når den nevnte overtredelsen er begått på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium.

Som unntak fra denne regel kan medlemsstaten, dersom overtredelsen som oppdages:

- ikke er begått på den berørte medlemsstats territorium, og
- er begått av et foretak etablert i, eller av en fører som har sitt tjenestested i, en annen medlemsstat eller i en tredjestat,

fram til 1. januar 2009, i stedet for å ilegge en sanksjon, underrette vedkommende myndighet i den medlemsstaten eller tredjestaten der foretaket er etablert eller føreren har sitt tjenestested, om de faktiske forhold i forbindelse med overtredelsen.

3. Når en medlemsstat innleder rettsforfølgning eller ilegger en sanksjon for en bestemt overtredelse, skal den framlegge skriftlig bevis for dette for føreren.

4. Medlemsstatene skal sørge for at et system med forholdsmessige sanksjoner, som kan omfatte økonomiske sanksjoner, er i kraft for overtredelser av denne forordning eller av forordning (EØF) nr. 3821/85 som begås av foretak eller tilknyttede avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører eller førerformidlingsbyråer.

Artikkel 20

1. Føreren skal oppbevare all dokumentasjon som en medlemsstat har framskaffet i forbindelse med ilagte sanksjoner eller innledning av rettsforfølgning inntil samme overtredelse av denne forordning ikke lenger kan føre til ny rettsforfølgning eller ny sanksjon i henhold til denne forordning.

2. Føreren skal på anmodning framlegge dokumentasjonen nevnt i nr. 1.

3. En fører som er ansatt hos eller står til rådighet for mer enn ett transportforetak, skal gi hvert foretak tilstrekkelige opplysninger til at foretakene kan oppfylle kravene i kapittel II.

Artikkel 21

I tilfeller der en medlemsstat anser at det har skjedd en overtredelse av denne forordning av en slik art at det klart kan sette trafikksikkerheten i fare, skal medlemsstaten gi vedkommende myndighet rett til å ta det berørte kjøretøyet ut av trafikk inntil årsaken til overtredelsen er rettet opp. Medlemsstatene kan pålegge en fører å ta en døgnhvil. En medlemsstat kan også om nødvendig trekke tilbake for godt, inndra midlertidig eller begrense et foretaks tillatelse dersom foretaket er etablert i den aktuelle medlemsstaten, eller trekke tilbake for godt, inndra midlertidig eller begrense en førers førerkort. Kommisjonen skal, etter framgangsmåten i artikkel 24 nr. 2, utvikle retningslinjer for å fremme en harmonisert anvendelse av denne artikkel.

Artikkel 22

1. Medlemsstatene skal bistå hverandre når det gjelder anvendelsen av denne forordning og kontrollen med at den overholdes.

2. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal regelmessig utveksle alle tilgjengelige opplysninger om:

- a) overtredelser av reglene i kapittel II begått av personer som ikke er bosatt i den aktuelle medlemsstaten,
- b) sanksjoner som en medlemsstat ilegger personer bosatt i staten for slike overtredelser når de er begått i andre medlemsstater.

3. Medlemsstatene skal regelmessig sende relevante opplysninger om nasjonal fortolkning og anvendelse av denne forordning til Kommisjonen, som skal gjøre opplysningene tilgjengelige i elektronisk form for de andre medlemsstatene.

4. Kommisjonen skal støtte dialogen mellom medlemsstatene om nasjonal fortolkning og anvendelse av denne forordning gjennom komiteen nevnt i artikkel 24 nr. 1.

Artikkel 23

Fellesskapet skal innlede de forhandlinger med tredjestater som måtte være nødvendige for å gjennomføre denne forordning.

Artikkel 24

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt i henhold til artikkel 18 nr. 1 i forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 25

1. Kommisjonen skal på anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ:
 - a) undersøke de tilfellene der en bestemmelse i denne forordning, særlig med hensyn til kjøretider, pauser og hviletider, anvendes og håndheves forskjellig,
 - b) klargjøre bestemmelsene i denne forordning med sikte på en ensartet anvendelse.
2. I tilfellene nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen treffe en beslutning om en anbefalt anvendelse i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 24 nr. 2. Kommisjonen skal underrette Europaparlamentet, Rådet og medlemsstatene om sin beslutning.

KAPITTEL VI

SLUTTBESTEMMELSER*Artikkel 26*

I forordning (EF) nr. 3821/85 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 2 skal lyde:

«Artikkel 2

I denne forordning får definisjonene i artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 (*) anvendelse.

(*) EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1»

2. I artikkel 3 skal nr. 1, 2 og 3 lyde:

«1. Fartsskriver skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og

er registrert i en medlemsstat, unntatt i de kjøretøyene som er nevnt i artikkel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006. Kjøretøyene som er nevnt i artikkel 16 nr. 1 i forordning (EF) nr. 561/2006 og kjøretøyer som var unntatt fra virkeområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke lenger er unntatt i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006, skal ha frist til 31. desember 2007 med å oppfylle dette kravet.

2. Medlemsstatene kan unnta fra bestemmelsene i denne forordning kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 3 i forordning (EF) nr. 561/2006.

3. Medlemsstatene kan etter godkjenning fra Kommisjonen unnta fra bestemmelsene i denne forordning kjøretøyer brukt i transport som er nevnt i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006.»

3. I artikkel 14 skal nr. 2 lyde:

«2. Foretaket skal oppbevare diagramskivene og utskriftene, dersom disse er tatt for å etterkomme kravene i artikkel 15 nr. 1, i kronologisk orden og i lesbar form i minst ett år etter at de er brukt, og gi kopier til berørte førere som ber om det. Foretaket skal også gi en kopi av opplysningene som er overført fra sjåførkortet, sammen med en papirutskrift, til berørte førere som ber om det. Diagramskivene, utskriftene og de overførte opplysningene skal forevises eller utleveres til godkjente inspektører på anmodning.»

4. I artikkel 15 gjøres følgende endringer:

– i nr 1 tilføyes følgende ledd:

«Dersom et sjåførkort er skadet, ikke virker, eller ikke er i førerens besittelse, skal føreren:

a) når turen påbegynnes, skrive ut opplysningene om det kjøretøyet føreren kjører, og på utskriften notere

i) opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort, førerkortnummer), samt egen underskrift,

ii) periodene nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b), c) og d),

b) når turen avsluttes, skrive ut opplysninger om de periodene som er registrert av fartsskriveren, registrere samtlige perioder da føreren har utført annet arbeid, stått til rådighet eller tatt ut hvile siden utskriften ble gjort ved turens begynnelse, dersom periodene ikke ble registrert av fartsskriveren, og notere på utskriften opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort, førerkortnummer), samt egen underskrift.»

- i nr. 2 skal annet ledd lyde:


«Når en fører ikke oppholder seg i kjøretøyet og derfor ikke kan bruke fartsskriveren som er installert i kjøretøyet, skal periodene nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b), c) og d):

- a) dersom kjøretøyet er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I, påføres diagramskiven for hånd, ved hjelp av automatisk registrering eller på annen måte, i lesbar form og uten at skiven tilsmusses; eller
- b) dersom kjøretøyet er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I B, registreres i sjåførkortet ved bruk den manuelle registreringsfunksjonen som fartsskriveren er utstyrt med.

Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg IB, har mer enn én fører, skal hver fører påse at førerens sjåførkort er riktig satt på plass i fartsskriveren.»

- i nr. 3 skal bokstav b) og c) lyde:

- b) «annet arbeid», det vil si alle aktiviteter unntatt «kjøring» i henhold til artikkel 3 bokstav a) i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport(*), samt alt arbeid for den samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren, skal registreres under dette

tegnet: 

- c) «perioder da arbeidstakeren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/

EF, skal registreres under dette tegnet: .»

(*) EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35.»

- nr. 4 oppheves.

- nr. 7 skal lyde:

«7. a) Dersom føreren kjører et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I, skal føreren på anmodning fra en kontrollør kunne forevise:

- i) diagramskivene for inneværende uke og de som føreren har brukt i de foregående 15 dagene,

- ii) sjåførkortet, dersom føreren har et slikt kort, og

iii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende uke og i de foregående 15 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.

Etter 1. januar 2008 skal imidlertid periodene nevnt i i) og iii) omfatte inneværende dag og de foregående tjueåtte dager.

b) Dersom føreren kjører et kjøretøy som er utstyrt med en fartsskriver i henhold til vedlegg I B, skal føreren på anmodning fra en kontrollør kunne forevise:

- i) sitt sjåførkort,

ii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende uke og i de foregående femten dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.

iii) diagramskivene for perioden nevnt i ii), dersom føreren i denne perioden kjørte et kjøretøy utstyrt med en fartsskriver i samsvar med vedlegg I.

Etter 1. januar 2008 skal imidlertid periodene nevnt i ii) omfatte inneværende dag og de foregående 28 dager.

c) En godkjent kontrollør kan kontrollere om forordning (EF) nr. 561/2006 er overholdt ved å analysere diagramskivene, de viste opplysningene registrert av fartsskriveren eller sjåførkortet, eller utskriftene av dem, eller, dersom dette ikke er mulig, ved å analysere andre underlagsdokumenter som begrunner manglende overholdelse av bestemmelser, for eksempel artikkel 16 nr. 2 og 3.»

Artikkel 27

I forordning (EF) nr. 2135/98 gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 nr. 1 skal bokstav a) lyde:

«1. a) Fra den 20. dag etter kunngjøringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98(*), skal kjøretøyer som tas i bruk for første gang, være utstyrt med en fartsskriver i samsvar med kravene i vedlegg IB til forordning (EØF) nr. 3821/85.

(*) EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1».

2. I artikkel 2 skal nytt nr. 2 lyde:

«2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de kan utstede sjåførkortene senest den 20. dag etter kunngjøringen av forordning (EF) nr. 561/2006.»

Artikkel 28

Forordning (EØF) nr. 3820/85 oppheves og erstattes av denne forordning.

Artikkel 5 nr. 1, 2 og 4 i forordning (EØF) nr. 3820/85 skal likevel fortsette å gjelde fram til datoene fastsatt i artikkel 15 nr. 1 i direktiv 2003/59/EF.

Artikkel 29

Denne forordning trer i kraft 11. april 2007, med unntak av artikkel 10 nr. 5, artikkel 26 nr. 3 og 4 og artikkel 27, som trer i kraft 1. mai 2006.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 15. mars.2006.

For Europaparlamentet
J. BORRELL FONTELLES
President

For Rådet
H. WINKLER
Formann