

Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

► **B**                    **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 561/2006**

av den 15 mars 2006

om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 102, 11.4.2006, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <b><u>M1</u></b>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009	L 300	88	14.11.2009
► <b><u>M2</u></b>	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014	L 60	1	28.2.2014
► <b><u>M3</u></b>	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020	L 249	1	31.7.2020

Rättad genom:

- **C1**    Rättelse, EUT L 180, 4.7.2006, s. 26 (561/2006)
- **C2**    Rättelse, EUT L 79, 25.3.2011, s. 26 (561/2006)
- **C3**    Rättelse, EUT L 114, 5.5.2015, s. 27 (561/2006)
- **C4**    Rättelse, EUT L 195, 20.7.2016, s. 83 (561/2006)

**▼B****EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG)  
nr 561/2006**

av den 15 mars 2006

**om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet  
och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG)  
nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG)  
nr 3820/85**

(Text av betydelse för EES)

## KAPITEL I

## INLEDANDE BESTÄMMELSER

*Artikel 1*

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransport-sätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållan-dena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbets-metoder inom vägtransportsektorn.

*Artikel 2*

1. Denna förordning skall tillämpas på vägtransporter av
  - a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton,

**▼M3**

- aa) gods vid internationell transport eller cabotagetransport, från och med den 1 juli 2026, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 2,5 ton, eller

**▼B**

- b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrät-tade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.
2. Denna förordning skall tillämpas, oberoende av fordonets registre-ringsland, på vägtransporter som utförs
  - a) enbart inom gemenskapen, eller
  - b) mellan gemenskapen, Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
3. I stället för denna förordning skall AETR tillämpas på internatio-nella vägtransporter som delvis genomförs utanför de områden som anges i punkt 2, för
  - a) fordon som är registrerade i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR, för hela resan,
  - b) fordon som är registrerade i ett tredjeland som inte är part i AETR, endast för den del av resan som äger rum i gemenskapen eller i länder som är parter i AETR.

**▼B**

Bestämmelserna i AETR bör anpassas till bestämmelserna i denna förordning så att huvudbestämmelserna i förordningen, genom AETR, tillämpas på sådana fordon för varje del av resan som görs inom gemenskapen.

*Artikel 3*

Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

- a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

**▼M3**

- aa) fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för

- i) transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, eller

- ii) för leverans av gods som har producerats hantverksmässigt,

endast inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning,

**▼B**

- b) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,
- c) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,
- d) fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
- e) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
- f) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat,
- g) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
- h) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods,

**▼M3**

- ha) fordon med en högsta tillåten vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, som används för gods-transport såvida transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning, utan för företagets eller förarens egen räkning och körningen inte utgör den huvudsakliga uppgiften för den person som kör fordonet,

**▼B**

- i) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.

**▼B***Artikel 4*

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *vägtransport*: all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.
- b) *fordon*: motorfordon, dragfordon, släpvagn och påhängsvagn eller en kombination av dessa fordon, enligt följande definitioner:
- *motorfordon*: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som normalt används för transport av personer eller gods.
  - *dragfordon*: fordon som kör på väg av egen kraft, som inte permanent går på räls och som är speciellt konstruerat för att dra, skjuta eller på annat sätt förflytta släpvagnar, påhängsvagnar, anordningar eller maskiner.
  - *släpvagn*: fordon konstruerat för att kopplas till motor- eller dragfordon.
  - *påhängsvagn*: släpvagn utan framaxel, kopplad på sådant sätt att en avsevärd del av dess egen vikt och lastens vikt bärs av motor- eller dragfordonet.
- c) *förare*: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning.
- d) *rast*: tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast skall utnyttjas för återhämtning.
- e) *annat arbete*: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG utom ”körning”, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.
- f) *vila*: sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid.
- g) *dygnsvila*: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av *normal dygnsvila* eller *reducerad dygnsvila*.
- *normal dygnsvila*: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.
  - *reducerad dygnsvila*: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.
- h) *veckovila*: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av *normal veckovila* eller *reducerad veckovila*.
- *normal veckovila*: en viloperiod om minst 45 timmar.

**▼ B**

- *reducerad veckovila*: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda .
- i) *vecka*: tidsperiod mellan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.
- j) *körtid*: tid som registrerats som körning
  - automatiskt eller halvautomatiskt av färdskrivaren enligt bilaga I och bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85, eller
  - manuellt i enlighet med kravet i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3821/85.
- k) *daglig körtid*: sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila.
- l) *körtid per vecka*: sammanlagd körtid under en vecka.
- m) *högsta tillåtna vikt*: högsta tillåtna vikt för ett körklart och fullt lastat fordon.
- n) *linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik enligt definitionen i artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss <sup>(1)</sup>.
- o) *multibemannning*: bemanning av ett fordon där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemannning, men obligatorisk för den återstående perioden.
- p) *transportföretag*: fysiska och juridiska personer, sammanslutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning.
- q) *körperiod*: den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att han tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.

**▼ M3**

- r) *icke-kommersiell transport*: all vägtransport, utom transport mot betalning eller annan ersättning eller för egen räkning, för vilken ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig eller kommersiell verksamhet.

<sup>(1)</sup> EGT L 74, 20.3.1992, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

**▼B**

## KAPITEL II

**BESÄTTNING, KÖRTIDER, RASTER OCH VILOPERIODER***Artikel 5*

1. Lägsta ålder för konduktörer skall vara 18 år.
2. Lägsta ålder för förarbiträden skall vara 18 år. Medlemsstaterna får emellertid sänka förarbiträdenas lägsta ålder till 16 år
  - a) vid vägtransporter som utförs inom en medlemsstat inom en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inbegripet kommuner vars centrum är belägna inom denna radie,
  - b) om det sker i yrkesutbildningssyfte, och
  - c) om det står i överensstämmelse med nationella arbetsrättsliga regler.

*Artikel 6*

1. Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar.

Den dagliga körtiden får emellertid utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka.

2. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och får inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids.
3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.
4. Till daglig körtid och körtid per vecka skall räknas all körtid på gemenskapens territorium eller i ett tredjeland.

**▼M3**

5. En förare ska som annat arbete registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som föraren kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av tillgänglighet enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 34.5 b iii i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 <sup>(1)</sup>. Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

**▼ B***Artikel 7*

Efter en körperiod på fyra och en halv timme skall föraren ta en sammanhängande rast på minst fyrtiofem minuter, såvida han eller hon inte tar en viloperiod.

Denna rast får bytas ut mot en rast om minst 15 minuter, följt av en rast om minst 30 minuter, fördelade över körtiden, så att bestämmelserna i första stycket iakttas.

**▼ M3**

Vid multibemanning har en förare rätt att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.

**▼ B***Artikel 8*

1. En förare skall ta ut dygns- och veckovila.
2. Efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila skall föraren under varje 24-timmarsperiod ha tagit en ny dygnsvila.

Om den dygnsvila som ingår i 24-timmarsperioden uppgår till minst nio men färre än elva timmar, skall dygnsvilan i fråga betraktas som reducerad dygnsvila.

3. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila.
4. En förare får ha högst tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.
5. Trots vad som föreskrivs i punkt 2 skall förare av fordon med multibemanning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.

**▼ M3**

6. Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst
  - a) två normala veckovilor, eller
  - b) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar.

En veckovila ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.

Genom undantag från första stycket får en förare som utför internationella transporter av gods ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst fyra veckovilor, varav två ska vara normala veckovilor.

**▼ M3**

Vid tillämpning av denna punkt ska en förare anses utföra internationell transport om föraren inleder de två på varandra följande reducerade veckovilorna utanför den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad och utanför det land där förarens bostad ligger.

**▼ M1**

6a. Genom undantag från punkt 6 får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss <sup>(1)</sup>, skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att

- a) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland, som omfattas av denna förordning, än där transporten påbörjades,
- b) föraren efter tillämpning av undantaget tar ut
  - i) antingen två normala veckovilor, eller
  - ii) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,
- c) fordonet, efter den 1 januari 2014, är utrustat med färdskrivare enligt kraven i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85, och
- d) fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00–06.00, har fler än en förare eller den körtid som avses i artikel 7 minskas till tre timmar.

Kommissionen ska noggrant övervaka hur detta undantag utnyttjas i syfte att säkerställa att mycket strikta villkor för trafiksäkerheten upprätthålls, särskilt genom att kontrollera att den sammanlagda körtiden under den period som omfattas av undantaget inte överskrids. Senast den 4 december 2012 ska kommissionen utarbeta en rapport för att bedöma följderna av undantaget när det gäller både trafiksäkerhet och sociala aspekter. Om kommissionen bedömer detta vara lämpligt ska den föreslå att denna förordning ändras i detta hänseende.

**▼ M3**

6b. Eventuella reduceringar av veckovilan ska kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

Om två reducerade veckovilor har tagits ut efter varandra i enlighet med punkt 6 tredje stycket ska den därpå följande veckovilan föregås av en viloperiod som tas ut som kompensation för dessa två reducerade veckovilor.

<sup>(1)</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88



**▼B**

7. Varje vila som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila skall tas ut i samband med en annan viloperiod på minst nio timmar.

**▼M3**

8. Den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tillbringas i ett fordon. Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar.

Alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren.

8a. Transportföretag ska organisera förarnas arbete så att föraren inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till sin bostad, för att där tillbringa minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila.

Om föraren emellertid har tagit ut två på varandra följande veckovilor i enlighet med punkt 6 ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovilan på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds.

Företaget ska dokumentera hur det uppfyller den skyldigheten och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna uppvisa den på kontrollmyndigheternas begäran.

**▼B**

9. En veckovila som börjar under en vecka och fortsätter in på följande vecka får hänföras till endera av dessa veckor, men inte till båda.

**▼M3**

10. Senast den 21 augusti 2022 ska kommissionen utvärdera och till parlamentet och rådet rapportera huruvida mer lämpliga regler kan antas för förare som utför persontransporter genom tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009.

*Artikel 8a*

1. Kommissionen ska säkerställa att information om trygga och säkra parkeringsområden är lättillgänglig för förare som utför person- och godstransporter på väg. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över alla certifierade parkeringsområden så att förarna i lämplig utsträckning kan få tillgång till

— upptäckt och förebyggande av intrång,

— belysning och synlighet,

**▼ M3**

- kontaktpunkter och förfaranden för nödsituationer,
- könsanpassade sanitära inrättningar,
- möjligheter att köpa livsmedel och drycker,
- kommunikationsanslutningar,
- strömförsörjning.

Förteckningen över sådana parkeringsområden ska offentliggöras på en gemensam officiell webbplats som uppdateras regelbundet.

2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 23a för att fastställa standarder med mer detaljerad information om service- och säkerhetsnivåer avseende de områden som förtecknas i punkt 1 och förfarandena för certifiering av parkeringsområden.
3. Alla certifierade parkeringsområden får ange att de är certifierade i enlighet med unionens standarder och förfaranden.

I enlighet med artikel 39.2 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 <sup>(1)</sup> ska medlemsstaterna uppmuntra till inrättande av utrymme för parkering för yrkestrafikanter.

4. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillgången till lämpliga rastplatser för förare och till säkra parkeringsanläggningar samt om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med de delegerade akter som avses i punkt 2. Denna rapport får innehålla en förteckning över åtgärder för att öka antalet trygga och säkra parkeringsområden och för att förbättra dessas kvalitet.

**▼ B***Artikel 9***▼ M3**

1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut en normal dygnsvila eller en reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller den reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovhytt, sovbits eller liggplats som står till förarens förfogande.

Med avseende på normal veckovila ska detta undantag endast tillämpas på resor med färja eller tåg om

- a) resan planeras att ta minst 8 timmar, och
- b) föraren har tillgång till en sovhytt ombord på färjan eller tåget.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

**▼ M3**

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats.

**▼ B**

3. Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall räknas som "annat arbete".

**▼ M3***Artikel 9a*

Kommissionen ska senast den 31 december 2025 utarbeta en utvärderingsrapport om användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska ha särskilt fokus på dessa systems potentiella inverkan på regler om körtider och viloperioder. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.

**▼ B**

## KAPITEL III

## TRANSPORTFÖRETAGENS ANSVAR

*Artikel 10***▼ M3**

1. Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor, leveranstid och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.

**▼ B**

2. Transportföretaget skall organisera det arbete som avses i punkt 1 så att föraren kan följa förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen. Transportföretaget skall informera föraren på lämpligt sätt och regelbundet kontrollera att förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i den här förordningen följs.

3. Ett transportföretag skall vara ansvarigt för överträdelser som begåtts av företagets förare, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att hålla transportföretag fullt ansvariga får medlemsstaterna göra detta ansvar avhängigt av företagets överträdelse av punkterna 1 och 2. Medlemsstaterna får ta i beaktande alla bevis för att transportföretaget inte rimligtvis kan hållas ansvarigt för den överträdelse som begåtts.

**▼B**

4. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna förordning.
5. a) Transportföretag som använder fordon utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B till förordning (EEG) nr 3821/85 och som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde skall
- i) se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som det föreskrivs av medlemsstaten och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som genomförts av eller för det berörda företaget överförs,
  - ii) se till att alla uppgifter som överförs, både från fordonsenheten och från förarkortet, bevaras under minst tolv månader från och med registreringsdagen; sådana uppgifter skall på begäran av en kontrolltjänsteman vara tillgängliga, antingen direkt eller på distans, från företagets lokaler.
- b) I denna punkt skall ”överföring” tolkas i enlighet med definitionen i avsnitt I (definitioner) led s i bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85.
- c) Den maximala längden på perioden för vilken relevanta uppgifter skall överföras enligt led a i skall fastställas av kommissionen i överensstämmelse med det rådgivande förfarande som avses i artikel 24.2.

## KAPITEL IV

## UNDANTAG

*Artikel 11*

En medlemsstat får föreskriva högre minimigränser för raster och viloperioder och lägre maximigränser för körtid än dem som anges i artiklarna 6 till 9 för vägtransporter som utförs helt på dess territorium. I detta fall skall medlemsstaten ta hänsyn till tillämpliga kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter. Bestämmelserna i denna förordning skall emellertid vara fortsatt tillämpliga på förare i internationell trafik.

*Artikel 12*

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet skall nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från artiklarna 6 till 9 i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren skall ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast då han når fram till en lämplig plats att stanna på.

**▼ M3**

Om det är förenligt med trafiksäkerheten får föraren, under exceptionella omständigheter, även avvika från artikel 6.1 och 6.2 och artikel 8.2 genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en veckovila.

På samma villkor får föraren överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en normal veckovila.

Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller den lämpliga platsen att stanna på.

En period som utgör en förlängning ska kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

**▼ B***Artikel 13*

1. Om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1, får varje medlemsstat inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 till 9, och förena sådana undantag med särskilda villkor, för transporter enligt följande:

- a) Fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av statliga myndigheter för att utföra vägtransporter som inte konkurrerar med privata transportföretag.
- b) Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget.
- c) Jordbrukstraktorer och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av upp till 100 km från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.

**▼ M2**

- d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna <sup>(1)</sup> för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten.

<sup>(1)</sup> EGT L 15, 21.1.1998, s. 14.

**▼ B**

Sådana fordon får endast användas inom en radie av ►**M2** 100 km ◀ från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

**▼ M3**

- e) Fordon som uteslutande används på öar eller regioner som är isolerade från det övriga nationella territoriet, med en areal av högst 2 300 km<sup>2</sup> vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon och inte angränsar till en annan medlemsstat.

**▼ B**

- f) Fordon som används för godstransporter inom en radie av ►**M2** 100 km ◀ från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton.
- g) Fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare.

**▼ C2**

- h) Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, över-  
svämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, dörr-till-dörr-insamling och bortskaffande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare.

**▼ B**

- i) Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.
- j) Specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.
- k) Särskilt utrustade fordon för mobila projekt, vars främsta syfte är att användas som undervisningshjälpmedel när de är stationära.

**▼ C4**

- l) Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och/eller för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.

**▼ B**

- m) Specialfordon för transport av pengar och/eller värdeföremål.
- n) Fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver som inte är avsedda som människoföda.

**▼ B**

- o) Fordon som uteslutande används på vägar inom knutpunktsanläggningar som hamnar, intermodala terminaler och järnvägsterminaler.
- p) Fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på ► M2 100 km ◀.

**▼ M3**

- q) Fordon eller kombinationer av fordon som transporterar byggmaskiner för ett byggföretag inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.
- r) Fordon som används för leverans av färdigblandad betong.

**▼ B**

2. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om undantag som har medgivits enligt punkt 1 och kommissionen skall informera de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Under förutsättning att de mål som anges i artikel 1 inte äventyras och att adekvat skydd för förarna tillhandahålls får en medlemsstat med kommissionens förhandsgodkännande inom sitt eget territorium medge mindre betydande undantag från denna förordning för fordon som används i på förhand fastställda områden med en befolkningstäthet under fem personer per kvadratkilometer, i följande fall:

- Nationell linjetrafik för persontransporter, där tidtabellen bekräftats av myndigheterna (i vilket fall endast undantag som avser raster får medges).
- Nationell godstrafik på väg, för egen räkning eller för uthyrning eller mot ersättning, som inte påverkar den inre marknaden och som behövs för att bibehålla vissa industrisektorer på det berörda territoriet och där det i bestämmelserna om undantag i denna förordning fastställs en begränsad körradie på högst 100 km.

En vägtransport får med detta undantag omfatta en körning till ett område med en befolkningstäthet på fem personer eller fler per kvadratkilometer i enda syfte att inleda eller avsluta körningen. Sådana åtgärder skall vara proportionerliga till sin art och sitt omfång.

*Artikel 14*

1. Under förutsättning att de mål som anges i artikel 1 inte äventyras får medlemsstaterna, efter tillstånd från kommissionen, medge undantag från tillämpningen av artiklarna 6 till 9 i denna förordning för transporter som genomförs under extraordinära omständigheter.

**▼ M3**

2. I brådskande fall får medlemsstaterna, under exceptionella omständigheter, medge ett tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket ska vara vederbörligen motiverat och omgående meddelas kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra denna information på en offentlig webbplats.

**▼B**

3. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

**▼M3***Artikel 15*

Medlemsstaterna ska se till att förare av sådana fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på sådana förare.

**▼B**

## KAPITEL V

## KONTROLLFÖRFARANDEN OCH PÅFÖLJDER

*Artikel 16*

1. Om fordonet inte är utrustat med färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85, skall punkterna 2 och 3 i den här artikeln gälla

- a) i nationell linjetrafik för persontransporter, och
- b) i internationell linjetrafik för persontransporter, där linjelängden är högst 100 km och slutstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater.

2. Transportföretaget skall upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista för varje enskild förare med namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställt schema för olika perioder av körning, annat arbete samt raster och tillgänglighet.

Varje förare av sådan trafik som avses i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och en kopia av tidtabellen.

3. Tjänstgöringslistan skall

- a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar de närmast 28 föregående dagarna; dessa uppgifter skall uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden,
- b) vara undertecknad av transportföretagets chef eller dennes företrädare,
- c) bevaras av transportföretaget i ett år efter utgången av den period som den omfattar; företaget skall, om en förare begär det, lämna ett utdrag ur hans tjänstgöringslista, och
- d) på begäran uppvisas för och överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.



**▼B***Artikel 17*

1. För att kommissionen vartannat år skall kunna utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och om utvecklingen inom de aktuella verksamhetsområdena, skall medlemsstaterna tillstålla kommissionen nödvändig information på den enhetliga blankett som finns i beslut 93/173/EEG <sup>(1)</sup>.
2. Denna information skall överlämnas till kommissionen senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.
3. Av rapporten skall det framgå hur undantagsbestämmelserna i artikel 13 utnyttjats.
4. Kommissionen skall lägga fram rapporten för Europaparlamentet och rådet senast 13 månader efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.

*Artikel 18*

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning.

*Artikel 19***▼M3**

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelser av denna förordning och förordning (EU) nr 165/2014 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är, i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG <sup>(2)</sup>, samt avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av den här förordningen eller av förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen tillsammans med de metoder och kriterier som har valts på nationell nivå för att bedöma deras proportionalitet. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar som berör dem. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om dessa regler och åtgärder, och om eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska säkerställa att denna information offentliggörs på unionens samtliga officiella språk på en särskild offentlig webbplats som innehåller närmare uppgifter om vilka sanktioner som är tillämpliga i medlemsstaterna.

**▼B**

2. En medlemsstat skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av denna förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelserna, även om överträdelserna har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks

— inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och

<sup>(1)</sup> EGT L 72, 25.3.1993, s. 33.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

**▼B**

— har begåtts av ett företag som är etablerat i, eller en förare vars anställningsort ligger i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

får medlemsstaten fram till den 1 januari 2009, i stället för att besluta om en sanktion, rapportera omständigheterna kring överträdelsen till den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland där företaget är etablerat, eller där föraren har sin anställningsort.

3. När en medlemsstat inleder ett förfarande eller beslutar om sanktioner för en viss överträdelse, skall den skriftligen lägga fram vederbörliga bevis om detta för föraren.

4. Medlemsstaterna skall se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande godsanvändare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare.

*Artikel 20*

1. Föraren skall bevara alla bevis på sanktioner eller inledda förfaranden som lagts fram av en medlemsstat, till dess att samma överträdelse av denna förordning inte längre kan leda till ett andra förfarande eller en andra sanktion i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

2. Föraren skall på begäran kunna lägga fram de bevis som avses i punkt 1.

3. En förare som är anställd av eller står till förfogande för mer än ett transportföretag skall lämna tillräcklig information till vart och ett av företagen, så att de kan följa föreskrifterna i kapitel II.

*Artikel 21*

För att ta itu med fall där en medlemsstat anser att denna förordning har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten, skall den ge den lämpliga behöriga myndigheten rätt att hindra fortsatt färd med det berörda fordonet fram till dess att orsaken till överträdelsen har åtgärdats. Medlemsstaterna kan tvinga föraren att ta ut en dygnsvila. En medlemsstat kan vid behov också tillämpa definitiv eller tillfällig återkallelse eller begränsning av ett företags trafik tillstånd om företaget är etablerat i den medlemsstaten, eller definitiv eller tillfällig återkallelse eller begränsning av en förares körkort. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 24.2 utarbeta riktlinjer för att främja en harmoniserad tillämpning av denna artikel.

*Artikel 22***▼M3**

1. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete med varandra och utan onödigt dröjsmål bistå varandra för att underlätta enhetlig tillämpning och effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning, i enlighet med de krav som anges i artikel 8 direktiv 2006/22/EG.

**▼ B**

2. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall regelbundet översända till varandra all tillgänglig information om

- a) överträdelse av föreskrifterna i kapitel II som begåtts av personer som inte är bosatta i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelse medfört,
- b) sanktioner beslutade av en medlemsstat mot personer som är bosatta i staten för överträdelse som begåtts i andra medlemsstater,

**▼ M3**

c) annan särskild information, inbegripet företagens riskvärdering, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av denna förordning.

**▼ B**

3. Medlemsstaterna skall regelbundet översända relevanta uppgifter om sin nationella tolkning och tillämpning av förordningens bestämmelser till kommissionen, som skall göra denna information tillgänglig i elektronisk form för andra medlemsstater.

**▼ M3**

3a. Vid utbyte av information inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna använda de organ för samverkan inom gemenskapen som utsetts i enlighet med artikel 7 i direktiv 2006/22/EG.

3b. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.

**▼ B**

4. Kommissionen skall underlätta dialogen mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tolkning och tillämpning av denna förordning med stöd av den kommitté som avses i artikel 24.1.

*Artikel 23*

Gemenskapen skall inleda de förhandlingar med tredjeländer som kan visa sig nödvändiga för att genomföra denna förordning.

**▼ M3***Artikel 23a*

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 8a ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 20 augusti 2020.

Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

**▼ M3**

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning <sup>(1)</sup>.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 8a ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

**▼ B***Artikel 24*

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

**▼ M3**

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(2)</sup> tillämpas.
- 2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

**▼ B**

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

*Artikel 25*

1. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ
  - a) granska ärenden där tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning skiljer sig åt, särskilt i fråga om körtider, raster och viloperioder,
  - b) förtydliga bestämmelserna i denna förordning för att de skall kunna tillämpas enhetligt.

**▼ M3**

2. I de ärenden som avses i punkt 1 b ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma strategier.

<sup>(1)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

**▼M3**

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.

**▼B**

KAPITEL VI  
SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 26*

Förordning (EEG) nr 3821/85 ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 skall ersättas med följande:

*”Artikel 2*

I denna förordning skall de definitioner gälla som anges i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) 3821/85 och (EG) nr 2135/98 (\*).

(\*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1”

2. Artikel 3.1, 3.2 och 3.3 skall ersättas med följande:

”1. Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006. Fordon som avses i artikel 16.1 i förordning (EG) nr 561/2006 och fordon som var undantagna från tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85 men som inte längre är undantagna enligt förordning (EG) nr 561/2006 skall senast den 31 december 2007 uppfylla detta krav.

2. Medlemsstaterna får undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 från denna förordnings tillämpningsområde.

3. Medlemsstaterna får, med kommissionens tillstånd, från denna förordnings tillämpningsområde undanta fordon som används för de transporter som avses i artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006.”

3. Artikel 14.2 skall ersättas med följande:

”2. Företaget skall bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts för att uppfylla kraven i artikel 15.1, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och skall på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Företaget skall också lämna kopior av uppgifter som överförts från förarkorten till de berörda förare som begär detta samt utskrifterna av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till en behörig kontrolljänsman.”

**▼B**

4. Artikel 15 skall ändras på följande sätt:

— I punkt 1 skall följande stycke läggas till:

”Om förarkortet är skadat, funktionsodugligt eller om föraren inte är i besittning av förarkortet, skall föraren

- a) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som föraren kör och på den utskriften fylla i
  - i) uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts - eller körkortsnummer), inbegripet namnteckning,
  - ii) de tidsperioder som avses i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d,
- b) i slutet av körningen skriva ut alla uppgifter om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren, fylla i eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit ut vila sedan utskriften gjordes vid avfärden, i den mån de inte registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument lämna uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts - eller körkortsnummer), inbegripet förarens namnteckning.”

— Punkt 2 andra stycket skall ersättas med följande:


”När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d

- a) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, eller
- b) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare i enlighet med bilaga I B skall varje förare förvissa sig om att hans eller hennes förarkort stoppas in i rätt kortplats på färdskrivaren.”

**▼C3**

— Punkt 3 b och c skall ersättas med följande:

- ”b) under tecknet : ’annat arbete’, med vilket avses andra verksamheter än körning, enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (\*), samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,

**▼ C3**

- c) under tecknet : 'tid då arbetstagaren är tillgänglig' enligt artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG.

**▼ B**

(\*) EUT L 80, 23.3.2002, s. 35.”

— Punkt 4 skall utgå.

— Punkt 7 skall ersättas med följande:

”7 a Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Diagramblad för den innevarande veckan och de diagramblad som föraren använt under de föregående 15 dagarna.
- ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.
- iii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i leden i och iii emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

b) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Sitt förarkort.
- ii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
- iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I.

Efter den 1 januari 2008 skall de tidsperioder som avses i led ii ovan emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

c) En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på sådana, genom att analysera andra handlingar som kan styrka att bestämmelserna i artikel 16.2 och 16.3 inte efterlevs.”

**▼B***Artikel 27*

Förordning (EG) nr 2135/98 ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.1 a skall ersättas med följande:

”1. a) Från och med den tjugonde dagen efter offentliggörandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den ... om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 (\*) skall fordon som tas i bruk för första gången utrustas med färdskrivare i enlighet med bestämmelserna i bilaga I B i förordning (EEG) nr 3821/85.

(\*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.”

2. Artikel 2.2 skall ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utfärda förarkort senast den tjugonde dagen efter offentliggörandet av förordning (EG) nr 561/2006.”

*Artikel 28*

Förordning (EEG) nr 3820/85 skall upphöra att gälla och skall ersättas med denna förordning.

Artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall dock fortsätta att gälla fram till de datum som anges i artikel 15.1 i direktiv 2003/59/EG.

*Artikel 29*

Denna förordning träder i kraft den ►**C1** 11 april 2007 ◀, med undantag för artiklarna 10.5, 26.3, 26.4 och artikel 27, vilka träder i kraft den 1 maj 2006.

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