

# Regelsamling

Kör- och vilotider 2019



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|  |                |
|--|----------------|
| Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006                            | <b>1–25</b>    |
| Kommissionens förordning (EU) nr 581/2010  | <b>27</b>      |
| Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 165/2014                            | <b>29–61</b>   |
| Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22/EG                                    | <b>63–77</b>   |
| Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.                  | <b>79–103</b>  |
| AETR-överenskommelsen  | <b>105–147</b> |
| Förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter | <b>149–169</b> |
| Europaparlamentets och Rådets direktiv 2002/15/EG                                    | <b>171–175</b> |
| Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete                             | <b>177–183</b> |
| Kommissionens vägledning   | <b>185–197</b> |
| Förhandsutlåtanden från EU-domstolen   | <b>199–255</b> |

*Titel:* Regelsamling Kör- och vilotider 2019

*Publikation:* PVJ 11001

*Utgivningsdatum:* april 2019

*Kontakt:* Kenneth Fors

*Tryck:* Danagård LiTHO AB

*Distribution:* Beställs via Transportstyrelsens webbutik:

[www.transportstyrelsen.se/publikationer](http://www.transportstyrelsen.se/publikationer)

eller per telefon 0771-503 503 (vardagar 08:00–16:30).

# Kör- och vilotider

## Samling av regler, rättsfall med mera

Den här samlingen innehåller gällande regelverk inom områdena för kör- och vilotider, färdskrivare samt vägarbetstid. Samlingen innehåller även EU-kommissionens vägledningar för kör- och vilotider och ett urval av förhandsutlåtanden från EU-domstolen som rör området kör- och vilotider.

Reglerna som finns i samlingen är de som gäller vid publiceringsdatum, för aktuella regelverk besök Transportstyrelsens webbplats, [transportstyrelsen.se/korochvilotider](http://transportstyrelsen.se/korochvilotider). På webbplatsen finns även aktuell information på området och olika förtydliganden av reglerna, exempelvis *Trace – En förklaring av förordning (EG) nr 561/2006 för att bidra till en harmoniserad tillämpning vid vägkontroller*.

Kommissionens vägledningar är åtta förtydliganden om hur reglerna kan tolkas i olika situationer, exempelvis om något extraordinärt händer vilket leder till att en förare behöver överskrida reglerna och ett förtydligande om vad som gäller vid nyttjande av färja-/tågundantag. Vägledningarna är enbart rekommendationer framtagna av kommissionen i samarbete med medlemsländerna och de är inte juridiskt bindande.

De förhandsutlåtanden från EU-domstolen som finns med i samlingen är ett urval av utlåtanden som rör kör- och vilotidsområdet. De är inte återgivna i sin helhet och syftet med dem är att användas som diskussionsunderlag vid samtal med förare och i utbildningssyfte.

**Europaparlamentets  
och Rådets förordning  
(EG) nr 561/2006**

**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)**

(Senast ändrad genom artikel 45 i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014*.)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA  
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>1</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>2</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>3</sup>, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 8 december 2005, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter<sup>4</sup> syftar till harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter, i synnerhet när det gäller vägtransportsektorn, och till att förbättra arbetsförhållanden och trafiksäkerheten. Framstegen på dessa områden bör tryggas och följas upp.
- (2) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter<sup>5</sup> skall medlemsstaterna vidta åtgärder som begränsar den maximala veckoarbetstiden för mobila arbetstagare.

<sup>1</sup> EGT C 51 E, 26.2.2002, s. 234.

<sup>2</sup> EGT C 221, 17.9.2002, s. 19.

<sup>3</sup> Europaparlamentets yttrande av den 14 januari 2003 (EUT C 38 E, 12.2.2004, s. 152), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2004 (EUT C 63 E, 15.3.2005, s. 11) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 april 2005 (EUT C 33 E, 9.2.2006, s. 425). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 2 februari 2006 och rådets beslut av den 2 februari 2006.

<sup>4</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

<sup>5</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

- (3) Det har visat sig svårt att i samtliga medlemsstater på ett enhetligt sätt tolka, tillämpa och kontrollera efterlevnaden av och övervaka vissa bestämmelser i förordning (EEG) nr 3820/85 som rör körtider, raster och viloperioder för föraren som utför nationella och internationella vägtransporter inom gemenskapen, på grund av att bestämmelserna är alltför generellt formulerade.
- (4) För att tillämpningen av bestämmelserna inte skall urholkas och målen för dem skall kunna uppfyllas är det angeläget att efterlevnaden kontrolleras på ett effektivt och enhetligt sätt. Det är därför nödvändigt att utarbeta tydligare och enklare bestämmelser som vägtransportindustrin och tillsynsmyndigheterna lättare kan förstå, tolka och tillämpa.
- (5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning när det gäller arbetsförhållanden bör inte hindra arbetsmarknadens parter att genom kollektivförhandlingar eller på annat sätt anta bestämmelser som är gynnsammare för arbetstagarna.
- (6) Det är önskvärt att syftet med denna förordning fastställs tydligt genom att man anger de viktigaste fordonskategorier som förordningen omfattar.
- (7) Denna förordning bör tillämpas på vägtransporter som utförs antingen enbart inom gemenskapen, eller mellan gemenskapen, Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
- (8) Den Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970, i dess ändrade lydelse, bör även i fortsättningen gälla vägtransporter av gods och passagerare med fordon som är registrerade i en medlemsstat eller i ett land som är part i AETR, för hela transportsträckan om transporten går mellan gemenskapen och ett annat tredje land än Schweiz och de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller genom ett sådant land. Det är av avgörande betydelse att AETR modifieras så snart som möjligt, företrädesvis inom två år efter det att denna förordning trätt i kraft i syfte att anpassa dess bestämmelser till denna förordning.
- (9) Om vägtransporten genomförs med fordon som är registrerade i ett tredje land som inte är part i AETR bör AETR:s bestämmelser gälla den del av transportsträckan som går genom gemenskapen eller genom länder som är avtalslutande parter i AETR.
- (10) Eftersom de frågor som behandlas i AETR omfattas av denna förordnings tillämpningsområde, är gemenskapen behörig att förhandla om och ingå överenskommelsen.
- (11) Om en ändring av interna gemenskapsbestämmelser på området i fråga innebär att AETR bör ändras på motsvarande sätt bör medlemsstaterna vidta gemensamma åtgärder för att få till stånd en sådan ändring snarast möjligt i enlighet med förfarandet i överenskommelsen.
- (12) Förteckningen över undantag bör uppdateras så att den återspeglar utvecklingen inom vägtransportsektorn under de senaste nitton åren.

- (13) Samtliga nyckelbegrepp bör definieras utförligt för att underlätta tolkningen och för att se till att denna förordning tillämpas på ett enhetligt sätt. Dessutom bör det eftersträvas att de nationella kontrollinstanserna tolkar och tillämpar denna förordning på ett enhetligt sätt. Definitionen av vecka i denna förordning bör inte hindra föraren från att börja sitt arbete vilken dag som helst i veckan.
- (14) För att garantera ett effektivt genomförande är det väsentligt att behöriga myndigheter efter en övergångsperiod vid vägkontroller kan kontrollera att körtider och viloperioder har iakttagits ordentligt dagen för kontrollen och under föregående 28 dagar.
- (15) De grundläggande bestämmelserna om körtider behöver förtydligas och förenklas så att efterlevnaden kan kontrolleras på ett effektivt och enhetligt sätt med hjälp av digitala färdskrivare i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>6</sup> och den här förordningen. Dessutom bör de nationella kontrollinstanserna med hjälp av den ständiga kommittén sträva efter att tolka och tillämpa den här förordningen på ett enhetligt sätt.
- (16) Det har visat sig att det med tillämpning av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 är möjligt att schemalägga daglig körtid och raster så att en förare kan köra alltför långa perioder utan rast, vilket leder till sämre trafiksäkerhet och sämre arbetsförhållanden för föraren. Det är därför lämpligt att se till att uppdelade raster fördelas så att missbruk förebyggs.
- (17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor, samt genom en bestämmelse enligt vilken föraren är skyldig att ha en normal veckovila minst en gång per två på varandra följande veckor samt bestämmelser i vilka det anges att en dygnsvila under inga omständigheter får vara kortare än nio timmars sammanhängande viloperiod. Eftersom dessa bestämmelser garanterar adekvat vila och hänsyn också tas till de erfarenheter man fått under de senaste åren genom att tillämpa bestämmelserna i praktiken, är det inte längre nödvändigt med ett kompensationsystem för reducerade dygnsviloperioder.
- (18) Vägtransporter i gemenskapen innebär i många fall att färja eller tåg används för vissa transportsträckor. Tydliga bestämmelser om perioder av dygnsvila och raster som är lämpliga för den typen av transporter bör därför fastställas.
- (19) Eftersom person- och godstransporter över gränserna ständigt ökar bör de vägkontroller och kontroller i företagets lokaler som genomförs även omfatta körtider, viloperioder och raster i andra medlemsstater eller i länder utanför gemenskapen och fastställa om dessa följs på föreskrivet sätt, i syfte att öka trafiksäkerheten och öka efterlevnaden av förordningen.
- (20) Transportföretagens ansvar bör omfatta åtminstone transportföretag som är juridiska eller fysiska personer, och det bör också innebära att åtgärder kan vidtas mot fysiska personer som begår, anstiftar eller medverkar till överträdelse mot denna förordning.

---

<sup>6</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 432/2004 (EUT L 71, 10.3.2004, s. 3).

- (21) Det är nödvändigt att förare som arbetar för flera transportföretag förser varje företag med lämplig information så att de kan uppfylla sina åtaganden enligt denna förordning.
- (22) För att kunna främja social utveckling och förbättra trafiksäkerheten bör varje medlemsstat även i fortsättningen ha rätt att vidta vissa lämpliga åtgärder.
- (23) Nationella undantag bör återspegla förändringar inom vägtransportsektorn och de bör begränsas till de områden som för närvarande inte är utsatta för konkurrens.
- (24) Medlemsstaterna bör fastställa regler för fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Dessa regler bör ge tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder.
- (25) För att på ett effektivt sätt kunna kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna bör samtliga nationella och internationella persontransporter i linjetrafik kontrolleras genom användning av standardfärdskrivare.
- (26) Medlemsstaterna bör fastställa sanktioner vid överträdelse av denna förordning och se till att de verkställs. Dessa sanktioner måste vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. I medlemsstaternas gemensamma regelsystem för åtgärder bör även ingå möjligheten att hindra fortsatt färd med fordonet vid allvarliga överträdelse. De bestämmelser i förordningen som gäller sanktioner eller rättsliga förfaranden bör inte inverka på nationella regler när det gäller bevisbördan.
- (27) För att på ett otvetydigt och effektivt sätt kunna kontrollera att bestämmelserna efterlevs bör bestämmelserna om transportföretagens och förarnas ansvar vid överträdelse av denna förordning harmoniseras. Ansvar för innebära straff-, civil- och förvaltningsrättsliga sanktioner beroende på vad som tillämpas i medlemsstaten.
- (28) Eftersom målet med denna förordning, nämligen att fastställa tydliga och gemensamma bestämmelser om körtider, raster och viloperioder, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av behovet av samordnade åtgärder bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (29) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>7</sup>.
- (30) Eftersom bestämmelserna om lägsta ålder för förare har fastställts i direktiv 2003/59/EG<sup>8</sup> och måste införlivas före 2009 måste det i denna förordning enbart ingå övergångsbestämmelser om besättningens lägsta ålder.

<sup>7</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och utbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4). Direktivet ändrat genom rådets direktiv 2004/66/EG (EUT L 168, 1.5.2004, s. 35).



- (31) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör ändras i syfte att förtydliga transportföretagens och förarnas specifika skyldigheter och främja rättslig säkerhet och underlätta kontroller av körtid och viloperioder vid vägkontroller.
- (32) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör även ändras så att rättssäkerhet uppnås i fråga om nya datum för införande av digital färdskrivare och för utfärdande av förarkorten.
- (33) I och med införandet av färdskrivare genom förordning (EG) nr 2135/98 och den elektroniska lagring av förarens aktiviteter som därigenom sker på förarkortet för en tidsperiod på 28 dagar och fordonets hantering för en tidsperiod på 365 dagar, kan snabbare och mer omfattande vägkontroller göras i framtiden.
- (34) I direktiv 88/599/EEG<sup>9</sup> fastställs det att vägkontroller enbart skall omfatta dagliga körperioder, dygnsvila och raster. Då digitala färdskrivare införs lagras förarens och fordonets uppgifter elektroniskt, och uppgifterna kommer att kunna utvärderas elektroniskt på plats. Detta bör göra det möjligt att med tiden på ett enkelt sätt kontrollera dygnsvila och reducerad dygnsvila, veckoviloperioder eller reducerade veckoviloperioder samt kompensationsvila.
- (35) Erfarenheterna visar att efterlevnaden av bestämmelserna i förordningen och framför allt bestämmelserna om de maximala körtiderna under en tvåveckorsperiod inte kan säkerställas om inte verksam och effektiv övervakning i förhållande till hela tidsperioden genomförs vid vägkontroller.
- (36) För att på ett så effektivt sätt som möjligt kunna övervaka och upprätthålla viss social lagstiftning inom vägtransportområdet bör tillämpningen av de rättsliga bestämmelser som gäller digitala färdskrivare överensstämma med denna förordning.
- (37) Av tydlighets- och rationaliseringsskäl bör förordning (EEG) nr 3820/1985 upphävas och ersättas med denna förordning.

---

<sup>9</sup> Rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter (EGT L 325, 29.11.1988, s. 55).

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### KAPITEL I

#### INLEDANDE BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena 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 arbetsmetoder 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, eller
  - b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.
2. Denna förordning skall tillämpas, oberoende av fordonets registreringsland, 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 internationella 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.

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,
- aa) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift. (*Senaste lydelse EU nr 165/2014*)
- 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 yrkeskåror 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,
- 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.

### 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.

- 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 förarskrivaren 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>10</sup>.
- o) multibemanning: 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 multibemanning, 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.

## KAPITEL II

---

<sup>10</sup> EGT L 74, 20.3.1992, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

## 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.
5. En förare skall som "annat arbete" registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av "tillgänglighet" enligt definitionen i artikel 15.3 c i förordning (EEG) Nr 3821/85 sedan sin senaste dygns- eller veckovila. Denna registrering skall 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.

### 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.

#### 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.
6. Under två på varandra följande veckor skall en förare ta minst

- två normala veckovilor, eller

- en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar – minskningen skall dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som skall tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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

- 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>11</sup>, skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att

---

<sup>11</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s.88.

- 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.

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.
8. När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.
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.

#### Artikel 9

1. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan skall föraren ha tillgång till en sovbräda eller liggplats.



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 arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbräda eller liggplats.
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".

### KAPITEL III

## TRANSPORTFÖRETAGENS ANSVAR

### Artikel 10

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 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.
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.

4. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna förordning.
- 5a) 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.

#### 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.
- 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>12</sup> för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten.
- Sådana fordon får endast användas inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift. (*Senaste lydelse EU nr 165/2014*)
- e) Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2300 km<sup>2</sup> vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.
- f) Fordon som används för godstransporter inom en radie av 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. (*Senaste lydelse EU nr 165/2014*)
- 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.
- h) Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, dörr-till-dörr-insamling och bortskaftande av hushållsavfall<sup>13</sup>, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare.
- 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.

<sup>12</sup> EGT L 15, 21.1.1998, s. 14. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EGT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>13</sup> EGT L 79, 25.3.2011. Rättelse.

- l) Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.
  - 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.
  - 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 100 km. (*Senaste lydelse EU nr 165/2014*)
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.

2. I brådskande fall får medlemsstaterna medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket omgående skall meddelas kommissionen.
3. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

#### Artikel 15

Medlemsstaterna skall se till att förarna till de fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider, obligatoriska raster och viloperioder.

### KAPITEL V

#### KONTROLLFÖRFARANDE 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.

#### 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>14</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

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.
2. En medlemsstat skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelse av denna förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks

---

<sup>14</sup> EGT L 72, 25.3.1993, s. 33.

- inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och
- 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 trafikillstånd 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

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid denna förordnings tillämpning och vid kontrollen av efterlevnaden.
2. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall regelbundet översända till varandra all tillgänglig information om
  - a) överträdelser av föreskrifterna i kapitel II som begåtts av personer som inte är bosatta i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört,
  - b) sanktioner beslutade av en medlemsstat mot personer som är bosatta i staten för överträdelser som begåtts i andra medlemsstater.
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.
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.

#### Artikel 24

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats med stöd av artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
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.
2. I de ärenden som avses i punkt 1 skall kommissionen fatta beslut om en rekommenderad tillämpning i enlighet med förfarandet i artikel 24.2. Kommissionen skall meddela Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna sitt beslut.

## 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<sup>15</sup>.

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:

---

<sup>15</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1

"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 kontrolltjänsteman."

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."

- 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<sup>16</sup>, samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,

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

- Punkt 4 skall utgå.

- Punkt 7 skall ersättas med följande:

"7a) 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.

---

<sup>16</sup> EUT L 80, 23.3.2002, s. 35.

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."

#### Artikel 27

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

1. Artikel 2.1 a skall ersättas med följande:

"1a) 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<sup>17</sup> 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.

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 11 april 2007<sup>18</sup>, med undantag för artiklarna 10.5, 26.3, 26.4 och artikel 27, vilka träder i kraft den 1 maj 2006.

---

<sup>17</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s.1.

<sup>18</sup> EUT L 180, 4.7.2006, s.26.

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

Utfärdad i Strasbourg den 15 mars 2006.

*På Europaparlamentets vägnar*

*Ordförande*

J. BORELL FONTELLES

*På rådets vägnar*

*Ordförande*

H. WINKLER

---

### **Förklaring**

Kommissionen och medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder för att säkerställa att AETR har anpassats till bestämmelserna i denna förordning senast två år efter ikraftträdandet av denna förordning. Om sådan anpassning inte har skett inom denna period skall kommissionen föreslå lämpliga åtgärder.

# **Kommissionens förordning (EU) nr 581/2010**

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 581/2010

av den 1 juli 2010

## om de tidsperioder inom vilka relevanta uppgifter måste överföras från fordonsenheter och förarkort

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av 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 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 10.5 c, och

av följande skäl:

- (1) Regelbundna överföringar av uppgifter som registrerats av fordonsenheter och förarkortet är nödvändiga för att kontrollen ska bli effektiv av att föraren och företaget följer bestämmelserna om körtid och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006.
- (2) Genom att fastställa inom vilken tid de relevanta uppgifterna måste överföras från fordonsenheter och förarkortet, harmoniseras villkoren för vägtransportföretagen ytterligare inom unionen.
- (3) När det fastställs inom vilken tid uppgifterna måste överföras, bör endast dagarna med registrerad aktivitet räknas.
- (4) Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter <sup>(2)</sup> är tillämpligt på behandling av personuppgifter enligt denna förordning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdad i Bryssel den 1 juli 2010.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

- (5) För att minska den administrativa bördan för företagen bör det närmare anges vilka uppgifter som ska överföras.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 <sup>(3)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

1. I denna förordning fastställs inom vilken tidsperiod de relevanta uppgifterna ska överföras från fordonsenheter och förarkortet i enlighet med artikel 10.5 a i förordning (EG) nr 561/2006.
2. I denna förordning avses med *relevanta uppgifter* alla uppgifter som registrerats av den digitala färdskrivaren, utom detaljerade uppgifter om hastighet.
3. Den tidsperiod inom vilken de relevanta uppgifterna ska överföras får inte överskrida
  - a) 90 dagar för uppgifter från fordonsenheter,
  - b) 28 dagar för uppgifter från förarkortet.
4. Relevanta uppgifter måste överföras på ett sådant sätt att inga uppgifter går förlorade.

#### Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den nittionde dagen efter det att den har offentliggjorts.

<sup>(1)</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(3)</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

**Europaparlamentets  
och Rådets förordning  
(EU) nr 165/2014**

165/2014



## I

(Lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## 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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) I rådets förordning (EEG) nr 3821/85<sup>(3)</sup> fastställs bestämmelser om konstruktion, installation, användning

<sup>(1)</sup> EUT C 43, 15.2.2012, s. 79.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2012 (EUT C 349 E, 29.11.2013, s. 105) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 15 november 2013 (EUT C 360, 10.12.2013, s. 66). Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 januari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(3)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).

och provning av färdskrivare. Den har vid ett flertal tillfällen ändrats på väsentliga punkter. I syfte att skapa större klarhet bör de viktigaste bestämmelserna i förordningen därför förenklas och omstruktureras.

(2) Erfarenheten har visat att vissa tekniska aspekter och kontrollförfaranden bör förbättras för att färdskrivarsystemets effektivitet och ändamålsenlighet ska kunna säkerställas.

(3) Vissa fordon är undantagna från bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006<sup>(4)</sup>. För att säkerställa enhetlighet bör det även vara möjligt att undanta sådana fordon från tillämpningsområdet för den här förordningen.

(4) Färdskrivare bör installeras i fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006. Vissa fordon bör undantas från den förordningens tillämpningsområde för att införa viss flexibilitet, nämligen fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av sådana fordon inte utgör förarens huvudsakliga uppgift. För att säkerställa enhetlighet mellan de relevanta undantag som anges i förordning (EG) nr 561/2006, och för att minska transportföretagens administrativa börda samtidigt som målen i den förordningen beaktas, bör vissa största tillåtna avstånd som anges i dessa undantag ses över.

<sup>(4)</sup> 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 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (5) Kommissionen kommer att överväga att förlänga giltighetstiden för adaptorn när det gäller fordon i kategorierna M1 och N1 fram till 2015 och fortsätta ansträngningarna för att hitta en långsiktig lösning för fordon i kategorierna M1 och N1 före 2015.
- (6) Kommissionen bör överväga att låta installera viktsensorer i tunga transportfordon och bör utvärdera viktsensornernas potential att bidra till förbättrad efterlevnad av lagstiftningen om vägtransporter.
- (7) Användningen av färdskrivare som är anslutna till ett globalt satelltnavigeringssystem är ett lämpligt och kostnadseffektivt verktyg för att automatiskt registrera fordonets position vid vissa punkter under den dagliga arbetsperioden och underlätta kontrolltjänstemännens kontroller, och bör därför föreskrivas.
- (8) I sin dom i mål C-394/92 *Michielsens och Geybels Transport Service* <sup>(1)</sup> fastställde domstolen en definition av begreppet *den dagliga arbetsperioden* och kontrollmyndigheterna bör tolka bestämmelserna i denna förordning mot bakgrund av den definitionen. Den dagliga arbetsperioden börjar när föraren sätter på färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila, eller, om dygnsvilan är uppdelad i skilda perioder, efter en viloperiod på minst nio timmar. Den slutar i början av en dygnsvila eller, om dygnsvilan är uppdelad i skilda perioder, i början av en dygnsvila som varar minst nio timmar i följd.
- (9) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG <sup>(2)</sup> ska medlemsstaterna utföra ett lägsta antal kontroller ute på vägarna. Kommunikation på distans mellan färdskrivare och kontrollmyndigheter vid kontroll ute på vägarna underlättar riktade vägkontroller, vilket gör det möjligt att minska den administrativa bördan som slumpvisa kontroller medför för transportföretagen, och bör därför föreskrivas.
- (10) Intelligentas transportsystem (ITS) kan bidra till att ta itu med de utmaningar som den europeiska transportpolitiken står inför, såsom ökande vägtransportvolymerna och trafikstockningar eller stigande energiförbrukning. Färdskrivarna bör därför ha standardiserade gränssnitt så att deras driftskompatibilitet med ITS-applikationer kan säkerställas.
- (11) Företrädare bör ges utvecklingen av applikationer som hjälper förarna att tolka de uppgifter som lagrats i färdskrivaren så att de kan följa sociallagstiftningen.
- (12) Säkerheten hos färdskrivaren och dess system är avgörande för att tillförlitliga uppgifter ska kunna tas fram. Tillverkarna bör därför utforma, testa och kontinuerligt se över färdskrivaren under hela livscykeln i syfte att förebygga, upptäcka och minska brister i säkerheten.
- (13) Genom fälttester av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända kan utrustning testas i verkliga situationer innan den införs på bredare front, vilket möjliggör snabbare förbättringar. Fälttester bör därför medges, under förutsättning att deltagandet i sådana tester och förenligheten med förordning (EG) nr 561/2006 effektivt övervakas och kontrolleras.
- (14) Med hänsyn till hur viktigt det är att bibehålla högsta möjliga säkerhetsnivå bör säkerhetscertifikat utfärdas av ett certifieringsorgan som erkänts av förvaltningskommittén inom ramen för det avtal om ömsesidigt erkännande av certifikat för evaluering av it-säkerhet (Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates) som ingåtts av gruppen av höga tjänstemän på informationssäkerhetsområdet.

När det gäller internationella förbindelser med tredjeländer bör kommissionen inte erkänna något certifieringsorgan med avseende på tillämpningen av denna förordning om organet inte uppvisar tillräckliga förutsättningar för säkerhetsevaluering som förutses i avtalet om ömsesidigt erkännande. Härvid bör förvaltningskommitténs råd följas.

- (15) Montörer och verkstäder spelar en viktig roll när det gäller färdskrivarnas säkerhet. Det är därför lämpligt att fastställa vissa minimikrav för deras tillförlitlighet och för godkännande och granskning av dem. Medlemsstaterna bör dessutom vidta lämpliga åtgärder för att se till att intressekonflikter mellan montörer eller verkstäder och transportföretag förhindras. Det finns inget i denna förordning som hindrar medlemsstaterna från att säkerställa att deras godkännande, kontroll och certifiering sker genom de förfaranden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 <sup>(3)</sup> förutsatt att minimikrav som anges i den här förordningen är uppfyllda.
- (16) För att en effektivare kontroll av förarkort ska kunna säkerställas, och kontrolltjänstemännens arbete underlättas, bör det upprättas nationella elektroniska register och vidtas åtgärder för sammankoppling av dessa register.

<sup>(1)</sup> REG 1994, s. I-2497.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (17) När medlemsstaterna kontrollerar att förarkort är unika bör de tillämpa de förfaranden som anges i kommissionens rekommendation 2010/19/EU <sup>(1)</sup>.
- (18) Hänsyn bör tas till den speciella situation där en medlemsstat bör kunna tillhandahålla en förare som inte har sin normala hemvist i en medlemsstat eller i en stat som är avtalslutande part i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter av den 1 juli 1970 (AETR) ett tillfälligt förarkort som inte kan förnyas. I sådana fall ska de berörda medlemsstaterna till fullo tillämpa de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
- (19) Dessutom bör medlemsstaterna ha möjlighet att utfärda förarkort till förare som har sin hemvist på medlemsstatens territorium även om fördragen inte är tillämpliga på vissa delar av det. I sådana fall ska de berörda medlemsstaterna till fullo tillämpa de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
- (20) Ändringar av färdskrivaren och ny teknik för manipulering innebär ständiga utmaningar för kontrolltjänstemännen. För att säkerställa att kontrollerna effektiviseras och förbättra harmoniseringen av kontrollmetoderna i hela unionen bör en gemensam metod införas för grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän.
- (21) Registreringen av uppgifter med färdskrivare, såväl som utvecklingen av teknik för registrering av positionsuppgifter, kommunikation på distans och gränssnittet med ITS kommer att medföra behandling av personuppgifter. Därför är de relevanta unionsbestämmelserna, i synnerhet de som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG <sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG <sup>(3)</sup>, tillämpliga.
- (22) För att möjliggöra sund konkurrens vid utvecklingen av applikationer som avser färdskrivare bör immateriella rättigheter och patent som avser överföring av uppgifter till eller från färdskrivare vara tillgängliga för alla på avgiftsfri basis.
- (23) De uppgifter som utbyts vid kommunikation med medlemsstaternas kontrollmyndigheter bör i förekommande fall uppfylla relevanta internationella standarder, t.ex. den uppsättning standarder för korthållskommunikation som fastställts av Europeiska standardiseringskommittén.
- (24) I syfte att säkerställa rättvis konkurrens på den inre marknaden för vägtransporter och ge en tydlig signal till förare och transportföretag bör medlemsstaterna, utan att detta påverkar tillämpningen av subsidiaritetsprincipen, och med iakttagande av den kategorindelning av överträdelse som fastställs i direktiv 2006/22/EG, tillämpa effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.
- (25) Medlemsstaterna bör se till att urvalet av fordon för kontroll utförs utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket det kommersiella fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
- (26) För att uppnå ett klart, effektivt, proportionellt och enhetligt genomförande av de sociala föreskrifterna på vägtransportområdet bör myndigheterna i medlemsstaterna tillämpa reglerna på ett enhetligt sätt.
- (27) Varje medlemsstat bör informera kommissionen om sina upptäckter när det gäller tillgängligheten av olagliga anordningar eller installationer för att manipulera färdskrivare, inbegripet de som erbjuds genom internet, och kommissionen bör informera alla de övriga medlemsstaterna om dessa upptäckter.
- (28) Kommissionen bör fortsätta att upprätthålla sin internet-baserade hjälpcentral som gör det möjligt för förare, transportföretag, kontrollmyndigheter och godkända montörer, verkstäder och fordonstillverkare att ta upp frågor och problem avseende digitala färdskrivare, även när det gäller nya typer av manipulationer eller bedrägeri.
- (29) Genom anpassningarna av AETR har användningen av digitala färdskrivare gjorts obligatorisk för fordon registrerade i tredjeländer som har undertecknat AETR. Efter- som dessa länder direkt berörs av de ändringar av färdskrivare som införs genom den här förordningen bör de kunna få delta i en dialog om tekniska frågor, bland annat när det gäller systemet för utbyte av information om förarkort och verkstadskort. Ett färdskrivarforum bör därför inrättas.

<sup>(1)</sup> Kommissionens rekommendation 2010/19/EU av den 13 januari 2010 om säkert utbyte av elektroniska data mellan medlemsstaterna för att kontrollera att de förarkort de utfärdar är unika (EUT L 9, 14.1.2010, s. 10).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende krav, display- och varningsfunktioner, typgodkännande av färdskrivare, detaljerade bestämmelser för smarta färdskrivare, de förfaranden som ska tillämpas för genomförandet av fälttester och formulären som ska användas för kontroll av dessa fälttester, standardformulären för den skriftliga förklaring som anger skälen till att plomberingen avlägsnats, de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för sammankoppling av elektroniska register samt metoden för att specificera innehållet i grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(1)</sup>.

(31) De genomförandeakter som antas för tillämpning av denna förordning och som kommer att ersätta bestämmelserna i bilaga I B till förordning (EEG) nr 3821/85 och andra genomförandeåtgärder bör antas senast den 2 mars 2016. Om dessa genomförandeakter av någon anledning inte har antagits i tid bör den kontinuitet som krävs emellertid säkerställas med hjälp av övergångsbestämmelser.

(32) Kommissionen bör inte anta de genomförandeakter som avses i denna förordning om den kommitté som avses i denna förordning inte avger något yttrande om kommissionens utkast till genomförandeakter.

(33) Vid tillämpningen av AETR bör hänvisningar till förordning (EEG) nr 3821/85 tolkas som hänvisningar till denna förordning. Unionen kommer att överväga vilka åtgärder som är lämpliga att vidta i FN:s ekonomiska kommission för Europa för att säkerställa den samstämmighet som krävs mellan denna förordning och AETR.

(34) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001<sup>(2)</sup> och avgav ett yttrande den 5 oktober 2011<sup>(3)</sup>.

(35) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör därför upphävas.

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

<sup>(3)</sup> EUT C 37, 10.2.2012, s. 6.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### PRINCIPER, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH KRAV

#### Artikel 1

#### Syfte och principer

1. I denna förordning fastställs skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare vid vägtransporter i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG<sup>(4)</sup> och rådets direktiv 92/6/EEG<sup>(5)</sup>.

Färdskrivare ska i fråga om sin konstruktion, installation, användning och provning uppfylla kraven i den här förordningen.

2. I denna förordning fastställs de villkor och krav som måste uppfyllas för att information och uppgifter, utöver personuppgifter, som registrerats, behandlats eller lagrats av en färdskrivare kan användas för andra ändamål än kontroll av att de akter som avses i punkt 1 efterlevs.

#### Artikel 2

#### Definitioner

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 4 i förordning (EG) nr 561/2006 gälla.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1, gäller följande definitioner i denna förordning:

a) *färdskrivare*: utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att i enlighet med artikel 4.3 automatiskt eller halv-automatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonens förflyttningar, inbegripet hastigheten, och detaljerad information om vissa av förarnas arbetspass.

b) *fordonsenhet*: färdskrivaren förutom rörelsesensorn och avslutningskablarna till rörelsesensorn. Fordonsenheten kan antingen vara en enda enhet eller flera enheter som fördelas i fordonet, förutsatt att den uppfyller säkerhetskraven i denna förordning. Fordonsenheten inbegriper bland annat en beräkningsenhet, ett dataminne, en funktion för tidmätning, två kortplatser för smartkort för förare och medförare, en skrivare, en display samt anslutningar och anordningar för att mata in användarens uppgifter.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

<sup>(5)</sup> Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om monteringen och användningen av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 23.1.1992, s. 27).

- c) *rörelsesensor*: del av färdskrivaren som ger en signal som motsvarar fordonets hastighet och/eller tillryggalagd sträcka.
- d) *färdskrivarkort*: ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som gör det möjligt för färdskrivaren att fastställa kortinnehavarens roll och som gör det möjligt att överföra och lagra data.
- e) *diagramblad*: ett blad konstruerat för att ta emot och bevara registrerade uppgifter, avsett att placeras i en analog färdskrivare och på vilket den analoga färdskrivarens skrivkomponenter kontinuerligt skriver av den information som ska registreras.
- f) *förarkort*: ett färdskrivarkort som utfärdats av myndigheterna i en medlemsstat till en viss förare, som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om förarens aktiviteter.
- g) *analog färdskrivare*: färdskrivare som använder ett diagramblad i enlighet med denna förordning.
- h) *digital färdskrivare*: färdskrivare som använder ett färdskrivarkort i enlighet med denna förordning.
- i) *kontrollkort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en nationell behörig kontrollmyndighet som identifierar kontrollorganet och eventuellt kontrolltjänstemannen och som gör det möjligt att få tillgång till de uppgifter som finns lagrade i dataminnet eller förarkorten och, eventuellt, verkstadskorten för avläsning, utskrift och/eller dataöverföring.
- j) *företagskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till ett transportföretag som behöver använda fordon som utrustats med en färdskrivare, vilket identifierar transportföretaget och gör det möjligt att visa, överföra och skriva ut de uppgifter, lagrade i färdskrivaren, som transportföretaget har läst.
- k) *verkstadskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till särskilt utvald personal hos en tillverkare av färdskrivare, en montör, en fordonstillverkare eller en verkstad som har godkänts av denna medlemsstat som identifierar kortinnehavaren och gör det möjligt att prova, kalibrera, och aktivera färdskrivare och/eller överföra data från dem.
- l) *aktivering*: läge där färdskrivaren är helt i drift och alla funktioner används, inbegripet säkerhetsfunktionerna, med hjälp av ett verkstadskort.
- m) *kalibrering av en digital färdskrivare*: uppdatering eller bekräftelse av de fordonsuppgifter, inbegripet fordonsidentifiering och fordonsegenskaper, som ska lagras i dataminnet med hjälp av ett verkstadskort.
- n) *överföring från digital färdskrivare*: kopiering, tillsammans med en digital signatur, av samtliga eller en del av en fullständig uppsättning filer som finns lagrade i fordonenhetens dataminne eller i färdskrivarkortets minne, förutsatt att denna process inte ändrar eller raderar lagrade uppgifter.
- o) *händelse*: onormal drift som upptäcks av den digitala färdskrivaren och som kan bero på försök till bedrägeri.
- p) *fel*: onormal drift som upptäcks av den digitala färdskrivaren och som kan bero på att den inte fungerar på ett fullgott sätt eller inte fungerar alls.
- q) *installation*: monteringen av en färdskrivare i fordonet.
- r) *ogiltigt kort*: ett kort som upptäckts vara felaktigt, eller vars första autentisering misslyckats, vars första giltighetsdag ännu inte inträtt eller vars sista giltighetsdag har passerats.
- s) *periodisk besiktning*: en uppsättning åtgärder för att kontrollera att färdskrivaren fungerar korrekt, att dess inställningar motsvarar fordonsuppgifterna och att ingen manipulationsutrustning har kopplats till färdskrivaren.
- t) *reparation*: all reparation av en rörelsesensor eller av en fordonsenhet som förutsätter urkoppling av strömtillförseln, urkoppling av andra färdskrivarkomponenter eller att rörelsesensorn eller fordonsenheten öppnas.
- u) *typgodkännande*: ett förfarande för medlemsstaten att i enlighet med artikel 13 intyga att den färdskrivare, dess berörda komponenter eller det färdskrivarkort som ska införas på marknaden uppfyller kraven i denna förordning.
- v) *driftskompatibilitet*: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta uppgifter och dela information.
- w) *gränssnitt*: en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion.
- x) *tidmätning*: permanent digital registrering av UTC-tid.
- y) *tidsinställning*: automatisk inställning av aktuell tid vid regelbundna intervaller och inom en högsta tillåtna tolerans på en minut eller inställning som görs under kalibrering.

- z) *öppen standard*: standard som fastställs i ett dokument med standardspecifikationer som finns tillgängligt gratis eller till en obetydlig kostnad och som får mångfaldigas, spridas eller användas gratis eller mot en nominell avgift.

### Artikel 3

#### Tillämpningsområde

1. Färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

2. Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006.

3. Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta fordon som används för de transporter som har beviljats undantag enligt artikel 14.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta fordon som används för transporter som har beviljats ett undantag i enlighet med artikel 14.2 i förordning (EG) nr 561/2006; de ska genast underrätta kommissionen om detta.

4. Femton år efter att krav på färdskrivare införts för nyregistrerade fordon enligt artiklarna 8, 9 och 10 ska fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten vara utrustade med en sådan färdskrivare.

5. Vid inrikes transporter får medlemsstaterna kräva installation och användning av färdskrivare enligt denna förordning även i fordon som i övrigt inte omfattas av kraven på installation och användning i punkt 1.

### Artikel 4

#### Krav och uppgifter som ska registreras

1. Färdskrivare, inbegripet externa komponenter, färdskrivarkort och diagramblad ska uppfylla stränga tekniska och andra krav så att denna förordning kan genomföras på rätt sätt.

2. Färdskrivare och färdskrivarkort ska uppfylla följande krav:

De ska

- registrera precisa och tillförlitliga uppgifter om föraren, förarens aktivitet och fordonet,

- vara säkra, särskilt för att garantera integriteten hos och källan till de uppgifter som registrerats och hämtats från fordonsenheter och rörelsesensorer,

- vara driftskompatibla mellan olika generationer av fordonsenheter och färdskrivarkort,

- medge en effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning och andra tillämpliga rättsakter,

- vara användarvänliga.

3. Digitala färdskrivare ska registrera följande uppgifter:

a) Tillryggalagd sträcka och fordonets hastighet.

b) Tidmätning.

c) Positionspunkter i enlighet med artikel 8.1.

d) Förarens identitet.

e) Förarens aktivitet.

f) Kontroll-, kalibrerings- och reparationsuppgifter avseende färdskrivare, bland annat verkstadens företagsuppgifter.

g) Händelser och fel.

4. Analoga färdskrivare ska registrera minst de uppgifter som avses i punkt 3 a, b och e.

5. Tillgång till de uppgifter som lagras i färdskrivaren och färdskrivarkortet får när som helst beviljas

a) behöriga kontrollmyndigheter,

b) det berörda transportföretaget så att det kan uppfylla sina rättsliga skyldigheter, särskilt enligt artiklarna 32 och 33.

6. Överföringen av uppgifter till transportföretag eller förare ska ske med minsta möjliga fördröjning.

7. Uppgifter som registreras av färdskrivaren och som kan överföras till eller från färdskrivaren, antingen trådlöst eller elektroniskt, ska redovisas i form av offentliga protokoll enligt öppna standarder.

8. För att säkerställa att färdskrivare och färdskrivarkort uppfyller principerna och kraven i denna förordning och särskilt denna artikel, ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av denna artikel, särskilt bestämmelser avseende de tekniska medlen för att uppfylla de kraven. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

9. De detaljerade bestämmelser som avses i punkt 8 ska vid behov baseras på standarder och säkerställa driftskompatibilitet och kompatibilitet mellan olika generationer av fordonsenheter och alla färdskrivarkort.

#### Artikel 5

##### Funktionerna hos digitala färdskrivare

Digitala färdskrivare ska inbegripa följande funktioner:

- Mätning av hastighet och sträcka.
- Övervakning av förarens aktiviteter och körningsstatus.
- Övervakning av isättning och urtagning av färdskrivarkort.
- Registrering av förarens manuella angivelser.
- Kalibrering.
- Automatisk registrering av positionspunkter enligt artikel 8.1.
- Övervakning av kontrollaktiviteter.
- Upptäckt och registrering av händelser och fel.
- Avläsning av dataminne samt registrering och lagring i dataminne.
- Avläsning av färdskrivarkort och registrering och lagring på färdskrivarkort.
- Visning, varning, utskrift och överföring av uppgifter till externa anordningar.
- Tidsinställning och tidmätning.
- Kommunikation på distans.
- Hantering av företagslås.
- Inbyggd provning och självprovning.

#### Artikel 6

##### Visning av uppgifter och varning

1. Information i den digitala färdskrivaren och på färdskrivarkortet avseende fordonsaktivitet samt förare och medförare ska visas på ett klart, otvetydigt och ergonomiskt sätt.

2. Följande information ska visas:

- a) Tid.
- b) Funktionssätt.
- c) Förarens aktivitet:
  - Förarens aktuella sammanhängande körtid och aktuella sammanlagda tid för rast, om den aktuella aktiviteten är körning.
  - Den aktuella varaktigheten för denna aktivitet (sedan den valdes) och den aktuella sammanlagda tiden för rast, om den aktuella aktiviteten är tillgänglighet/annat arbete/vila eller rast.
- d) Data om varningar.
- e) Data om tillträde till meny.

Färdskrivaren får visa ytterligare information, förutsatt att den lätt går att skilja från den information som krävs i denna punkt.

3. Färdskrivaren ska varna föraren vid upptäckt av händelse och/eller fel samt före och vid den tidpunkt då den sammanhängande körtiden överskrider den högsta tillåtna gränsen, för att underlätta efterlevnad av relevant lagstiftning.

4. Varningarna ska vara visuella och får även vara akustiska. Varningarna ska vara minst 30 sekunder långa, om inte användaren reagerar på dem genom att trycka på valfri knapp på färdskrivaren. Orsaken till varningen ska visas och vara synlig tills det att användaren reagerar genom att trycka på en särskild knapp på färdskrivaren eller aktivera ett särskilt kommando.

5. För att säkerställa att färdskrivare uppfyller kraven i denna artikel beträffande visning av uppgifter och varning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

## Artikel 7

**Dataskydd**

1. Medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning sker enbart i syfte att kontrollera överensstämmelsen med denna förordning och med förordning (EG) nr 561/2006, i enlighet med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG och under tillsyn av den tillsynsmyndighet i medlemsstaten som avses i artikel 28 i direktiv 95/46/EG.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som uteslutande har att göra med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006, i enlighet med punkt 1 ovan.

— användningen av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringuppgifter enligt artikel 8,

— användningen av kommunikation på distans för kontrolländamål enligt artikel 9,

— användningen av färdskrivare med gränssnitt enligt artikel 10,

— det elektroniska utbyte av information om förarkort som avses i artikel 31, och särskilt gränsoverskridande utbyte av sådana uppgifter med tredjeländer,

— transportföretagets bevarande av uppgifter i den mening som avses i artikel 33.

3. Digitala färdskrivare ska vara utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten. Endast uppgifter som är nödvändiga för denna förordnings ändamål ska behandlas.

4. Fordonsägare, transportföretag och andra berörda enheter ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.

## KAPITEL II

**SMARTA FÄRDSKRIVARE**

## Artikel 8

**Registrering av fordonets position vid vissa punkter under den dagliga arbetsperioden**

1. För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av relevant lagstiftning ska fordonets position registreras automatiskt vid följande punkter, eller vid den punkt som är närmast sådana platser där satellitsignal kan tas emot:

— Platsen där den dagliga arbetsperioden inleds.

— Var tredje timme under sammanlagd körtid.

— Platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas.

För detta ändamål ska fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 trätt i kraft vara utrustade med en färdskrivare ansluten till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering.

2. När det gäller anslutningen av färdskrivaren till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering enligt punkt 1, ska endast anslutningar till tjänsten användas som utnyttjar en kostnadsfri tjänst. Inga andra positionsuppgifter ska lagras permanent i färdskrivaren än de positioner för att fastställa de punkter som avses i punkt 1, som när så är möjligt ska uttryckas i geografiska koordinater. Positionsuppgifter som måste lagras tillfälligt för att möjliggöra automatisk registrering av de punkter som avses i punkt 1 eller för att bekräfta rörelsesensorn ska inte vara tillgängliga för någon användare och ska raderas automatiskt när de inte längre behövs för dessa syften.

## Artikel 9

**Fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk**

1. För att de behöriga kontrollmyndigheterna lättare ska kunna genomföra riktade vägkontroller ska färdskrivare som har installerats i fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 trätt i kraft kunna kommunicera med dessa myndigheter medan fordonet är i rörelse.

2. Femton år efter att krav på färdskrivare införts för nyregistrerade fordon enligt denna artikel och artiklarna 8 och 10, ska medlemsstaterna i lämplig omfattning förse sina kontrollmyndigheter med den utrustning för fjärravläst tidig upptäckt som krävs för att tillåta sådan uppgiftsöverföring som avses i den här artikeln, med beaktande av deras specifika krav och strategier för tillsyn. Fram till dess får medlemsstaterna besluta om de ska utrusta sina kontrollmyndigheter med sådan utrustning för fjärravläst tidig upptäckt.

3. Den kommunikation som avses i punkt 1 ska upprättas med färdskrivaren endast när kontrollmyndigheternas utrustning begär det. Den ska ske via säker anslutning för att säkerställa dataintegritet och autentisering av färdskrivare och kontrollutrustning. Tillgång till denna information ska begränsas till kontrollmyndigheter som har tillstånd att kontrollera överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och den här förordningen och till verkstäder i den utsträckning det är nödvändigt att kontrollera att färdskrivaren fungerar på rätt sätt.

4. De uppgifter som utbyts vid kommunikationen ska vara begränsade till vad som krävs för genomförandet av riktade vägkontroller av fordon med potentiellt manipulerade färdskrivare eller färdskrivare som missbrukas. Sådana uppgifter ska hänföra sig till följande händelser eller uppgifter som registrerats av färdskrivaren:

— Senaste försöket till säkerhetsöverträdelse.



- Det längsta avbrottet av strömtillförseln.
- Sensorfel.
- Fel i rörelsedata.
- Konflikt i fordonets rörelsedata.
- Körning utan giltigt kort.
- Isättning av kort under körning.
- Data om tidsinställning.
- Kalibreringsuppgifter inbegripet tidpunkter för de två senaste kalibreringarna.
- Fordonets registreringsnummer.
- Den hastighet som registrerats av färdskrivaren.

5. Uppgifterna ska användas uteslutande i syfte att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. De ska inte översändas till andra enheter än myndigheter som kontrollerar kör- och viloperioder och rättsliga organ inom ramen för ett pågående rättsligt förfarande.

6. Uppgifterna får endast lagras av kontrollmyndigheterna under den tid vägkontrollen pågår och ska raderas senast tre timmar efter det att de har meddelats, såvida uppgifterna inte tyder på en eventuell manipulering eller eventuellt missbruk av färdskrivaren. Om denna manipulering eller detta missbruk inte bekräftas i samband med den efterföljande vägkontrollen ska de överförda uppgifterna raderas.

7. De transportföretag som använder fordon ska ansvara för att informera förare om möjligheten till kommunikation om fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk av färdskrivarna.

8. Kommunikation av fjärravläst tidig upptäckt av det slag som anges i denna artikel ska under inga omständigheter leda till automatiska böter eller sanktioner för föraren eller transportföretaget. Den behöriga kontrollmyndigheten får, på grundval av de utbytta uppgifterna, besluta att kontrollera fordonet och färdskrivaren. Resultatet av fjärrkommunikationen ska inte hindra kontrollmyndigheter från att göra sådana stickprovskontroller på vägar som grundar sig på det riskvärderingssystem som infördes genom artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

#### Artikel 10

##### Gränssnitt med intelligenta transportsystem

De färdskrivare i fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i

artikel 11 trätt i kraft får vara utrustade med standardiserade gränssnitt så att de uppgifter som registrerats eller framställts av färdskrivaren kan användas i driftsläge av en extern anordning, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- a) Gränssnittet påverkar inte autenticiteten och integriteten av uppgifterna i färdskrivaren.
- b) Gränssnittet uppfyller de detaljerade bestämmelserna i artikel 11.
- c) Den externa anordning som är ansluten till gränssnittet får tillgång till personuppgifter, inklusive positionsbestämninguppgifter, först efter ett verifierbart samtycke från den förare uppgifterna gäller.

#### Artikel 11

##### Detaljerade bestämmelser för smarta färdskrivare

För att säkerställa att smarta färdskrivare uppfyller principerna och kraven i denna förordning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av artiklarna 8, 9 och 10, med undantag för bestämmelser som föreskriver registrering av ytterligare uppgifter i färdskrivaren. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

De detaljerade bestämmelser som avses i första stycket ska

- a) vad gäller funktionerna i den smarta färdskrivaren och som avses i detta kapitel omfatta de krav som är nödvändiga för att garantera säkerhet, exakthet och tillförlitlighet i fråga om uppgifter som lämnas till färdskrivaren genom tjänsten för positionsbestämning via satellit och den teknik för fjärrkommunikation som avses i artiklarna 8 och 9,
- b) specificera de olika villkoren för och krav på tjänsten för positionsbestämning via satellit och tekniken för fjärrkommunikation som avses i artiklarna 8 och 9 som antingen ska ligga utanför eller vara inbyggda i färdskrivaren och, när de ligger utanför, specificera villkoren för användningen av satellitpositioneringssignalen som en andra rörelsesensor,
- c) specificera de standarder som krävs för det gränssnitt som avses i artikel 10. Sådana standarder kan omfatta bestämmelser om spridning av åtkomsträttigheter för förare, verkstäder och transportföretag, och kontrollroller för de uppgifter som registrerats av färdskrivaren vilka roller ska baseras på en autentiserings-/tillståndsmekanism som fastställs för gränssnittet såsom ett intyg för varje tillträdesnivå och med förbehåll för dess tekniska genomförbarhet.

## KAPITEL III

## TYPGODKÄNNANDE

## Artikel 12

## Ansökan

1. Tillverkare eller deras företrädare ska lämna in en ansökan om godkännande av en typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort till den myndighet för typgodkännande som medlemsstaten har utsett för detta ändamål.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen senast den 2 mars 2015 överlämna namn och kontaktuppgifter till de utsedda myndigheterna som avses i punkt 1 och ska därefter tillhandahålla uppdateringar när så krävs. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning över utsedda myndigheter för typgodkännande och ska hålla förteckningen uppdaterad.

3. En ansökan om typgodkännande ska åtföljas av relevanta specifikationer, inklusive nödvändiga uppgifter om plombering, och av säkerhets-, funktions- och driftskompatibilitetsintyg. Säkerhetsintyget ska vara utfärdat av ett erkänt certifieringsorgan som utsetts av kommissionen.

Funktionsintyg ska utfärdas till tillverkaren av myndigheten för typgodkännande.

Intyg om driftskompatibilitet ska utfärdas av ett enda laboratorium under kommissionens ansvar och överinseende.

4. Avseende färdskrivare, deras relevanta komponenter och färdskrivarkort gäller följande:

a) Säkerhetsintyget ska intyga följande för fordonsenheten, färdskrivarkorten, rörelsesensorn, och anslutning till GNSS-motortagaren när GNSS inte är inbyggd i fordonsenheterna:

i) Uppfyllelse av säkerhetsmålen.

ii) Uppfyllelse av följande säkerhetsfunktioner: identifiering och autentisering, tillstånd, konfidentialitet, ansvarighet, integritet, granskning, exakthet och tjänstens tillförlitlighet.

b) Funktionsintyget ska intyga att det testade föremålet uppfyller de tillämpliga kraven med avseende på funktioner, miljöegenskaper, egenskaper avseende elektromagnetisk kompatibilitet, efterlevnaden av fysiska krav och efterlevnaden av andra tillämpliga standarder.

c) Intyget om driftskompatibilitet ska intyga att det testade föremålet är fullt kompatibelt med de nödvändiga färdskrivarna eller färdskrivarkortmodellerna.

5. Varje ändring av färdskrivarens programvara eller maskinvara eller av det slag av material som används för dess tillverkning ska, innan den tillämpas, anmälas till den myndighet som har beviljat typgodkännandet av färdskrivaren. Den myndigheten ska för tillverkaren bekräfta utvidgningen av typgodkännandet, eller får begära en uppdatering eller bekräftelse av berörda funktionsintyg, säkerhetsintyg, och/eller intyg om driftskompatibilitet.

6. En ansökan om en och samma typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort får inte lämnas in till mer än en medlemsstat.

7. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

## Artikel 13

## Beviljande av typgodkännande

En medlemsstat ska bevilja typgodkännande för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som uppfyller kraven i artiklarna 4 och 11, förutsatt att medlemsstaten kan kontrollera att de serietillverkade enheterna överensstämmer med den godkända typen.

För varje förändring av eller tillägg till en godkänd typ krävs att den medlemsstat som beviljade det ursprungliga typgodkännandet utfärdar ett kompletterande typgodkännande.

## Artikel 14

## Typgodkännandemärke

Medlemsstaterna ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner i enlighet med artikel 13 och bilaga II, till den sökanden utfärda ett typgodkännandemärke som överensstämmer med en på förhand fastställd förlaga. Sådana förlagar ska antas av kommissionen genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

## Artikel 15

## Godkännande eller avslag

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ansökan om typgodkännande har lämnats in ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner, inom en månad sända en kopia av typgodkännandointyget tillsammans med kopior av de relevanta specifikationerna, inbegripet de som avser plomberingarna, till myndigheterna i de övriga medlemsstaterna. När de behöriga myndigheterna inte godkänner ansökan om typgodkännande ska de underrätta myndigheterna i övriga medlemsstater om att godkännande har vägrats och ska ange motiven för beslutet.

### Artikel 16

#### Utrustningens överensstämmelse med typgodkännandet

1. Om en medlemsstat som har beviljat typgodkännande enligt artikel 13 konstaterar att en fordonsenhet, rörelsesensor, ett diagramblad eller färdskrivarkort med ett av medlemsstaten utfärdat typgodkännandemärke inte överensstämmer med den typ som medlemsstaten har godkänt, ska den vidta de åtgärder som krävs för att se till att den serietillverkade modellen överensstämmer med den godkända typen. Vid behov får åtgärderna även omfatta återkallande av typgodkännandet.

2. En medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande ska återkalla godkännandet om fordonsenheten, rörelsesensorn, diagrambladet eller färdskrivarkortet som godkänts inte uppfyller bestämmelserna i denna förordning eller vid användning uppvisar något generellt fel som gör den olämplig för sitt ändamål.

3. Om en medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande av en annan medlemsstat underrättas om något av de förhållanden som avses i punkt 1 eller 2 ska den, efter samråd med den underrättande medlemsstaten och om inte annat följer av punkt 5, vidta de åtgärder som föreskrivs i de punkterna.

4. En medlemsstat som slår fast att något av de fall som avses i punkt 2 föreligger får förbjuda tills vidare att berörda fordonsenheter, rörelsesensorer, diagramblad eller färdskrivarkort släpps ut på marknaden eller tas i bruk. Detsamma gäller i de fall som avses i punkt 1 för fordonsenheter, rörelsesensorer, diagramblad eller färdskrivarkort som har undantagits från första EU-verifikation, om tillverkaren efter vederbörlig varning inte ser till att utrustningen överensstämmer med den godkända typen eller med kraven i denna förordning.

Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska under alla omständigheter inom en månad underrätta varandra och kommissionen om återkallelse av typgodkännande eller om andra åtgärder som har vidtagits enligt punkt 1, 2 eller 3 och ska redovisa skälen för åtgärderna.

5. Om en medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande bestrider att sådana omständigheter som avses i punkt 1 eller 2 föreligger i ett ärende som den har blivit underrättad om, ska de berörda medlemsstaterna försöka lösa tvisten och ska hålla kommissionen underrättad.

Om överläggningar mellan medlemsstaterna inte har lett till någon överenskommelse inom fyra månader räknat från dagen för en sådan underrättelse som avses i punkt 3 ska kommissionen, efter samråd med experter från alla medlemsstater och efter att ha beaktat alla relevanta omständigheter, t.ex. av ekonomisk och teknisk natur, inom sex månader efter utgången av

den fyramånadersperioden anta ett beslut som ska delges de berörda medlemsstaterna och samtidigt meddelas övriga medlemsstater. Kommissionen ska i varje enskilt fall fastställa tidsfristen för genomförandet av sitt beslut.

### Artikel 17

#### Godkännande av diagramblad

1. Den som ansöker om ett typgodkännande av ett diagramblad ska i sin ansökan ange i vilken typ eller vilka typer av analoga färdskrivare diagrambladet ska användas och ska för provningen av diagrambladet tillhandahålla en lämplig färdskrivare av sådan typ eller sådana typer.

2. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska på godkännandemyndighetens för diagrambladet ange den typ eller de typer av analoga färdskrivare i vilka diagrambladet får användas.

### Artikel 18

#### Motivering för beslut om avslag

Ett beslut enligt denna förordning om att vägra att bevilja eller att återkalla ett typgodkännande av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort ska innehålla en utförlig motivering. Beslutet ska meddelas den berörda parten, som samtidigt ska underrättas om vilka möjligheter till rättslig prövning som står till buds inom ramen för den berörda medlemsstatens lagstiftning, och inom vilken tid prövning ska begäras.

### Artikel 19

#### Erkännande av typgodkänd färdskrivare

Medlemsstaterna får inte vägra att registrera ett fordon som är utrustat med en färdskrivare eller förbjuda att det tas i bruk eller används av skäl som hänför sig till att fordonet har denna utrustning om utrustningen bär det typgodkännandemärke som avses i artikel 14 och den installationsskylt som avses i artikel 22.4.

### Artikel 20

#### Säkerhet

1. Tillverkarna ska utforma, prova och se över fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort som tas i produktion så att brister kan upptäckas under alla faser av produktens livscykel, och ska förhindra eller försvåra att de utnyttjas. Provningsperiodiciteten ska fastställas av de medlemsstater som beviljade godkännandemyndighet inom en tidsgräns som inte får överstiga två år.

2. I detta syfte ska tillverkarna lämna den dokumentation som är nödvändig för sårbarhetsanalys till det certifieringsorgan som avses i artikel 12.3.

3. När punkt 1 tillämpas ska det certifieringsorgan som avses i artikel 12.3 utföra provningar av fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort för att konstatera att kända brister inte kan utnyttjas av personer som har allmänt tillgänglig kunskap.

4. Om det upptäcks brister i systemets beståndsdelar (fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort) under de provningar som avses i punkt 1 får dessa beståndsdelar inte släppas ut på marknaden. Om brister upptäcks under de provningar som avses i punkt 3 när det gäller beståndsdelar som redan finns på marknaden ska tillverkaren eller certifieringsorganet informera de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som beviljat typgodkännandet. Dessa behöriga myndigheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att problemet åtgärdas, i synnerhet av tillverkaren, och utan dröjsmål underrätta kommissionen om de brister som har upptäckts och om de åtgärder som planeras eller har vidtagits, vid behov inbegripet återkallande av typgodkännandet i enlighet med artikel 16.2.

#### Artikel 21

##### Fälttester

1. Medlemsstaterna får tillåta fälttester av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända. Medlemsstaterna ska ömsesidigt erkänna dessa tillstånd för fälttester.

2. Förare och transportföretag som deltar i ett fälttest ska uppfylla kraven i förordning (EG) nr 561/2006. För att visa att dessa krav är uppfyllda ska förarna tillämpa det förfarande som anges i artikel 35.2 i den här förordningen.

3. Kommissionen får anta genomförandeakter för fastställande av de förfaranden som ska tillämpas för genomförandet av fälttester och av de formulär som ska användas för att övervaka dessa fälttester. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

#### KAPITEL IV

### INSTALLATION OCH BESIKTNING

#### Artikel 22

##### Installation och reparation

1. Färdskrivare får endast installeras eller repareras av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna för detta ändamål i enlighet med artikel 24.

2. Godkända montörer, verkstäder eller fordonstillverkare ska i enlighet med specifikationerna i det typgodkännandeintyg som avses i artikel 15 plombera färdskrivaren efter att ha kontrollerat att den fungerar korrekt, och i synnerhet på ett sådant sätt att ingen manipulationsutrustning kan manipulera eller ändra registrerade uppgifter.

3. Den godkända montören, verkstaden eller fordonstillverkaren ska förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom, för digitala färdskrivare, föra in de elektroniska säkerhetsuppgifterna för genomförande av äkthetskontroller. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska till kommissionen överlämna ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt nödvändiga upplysningar rörande

de elektroniska säkerhetsuppgifter som används. Kommissionen ska på begäran ge medlemsstaterna tillgång till den informationen.

4. Som bevis för att en färdskrivare har installerats i enlighet med kraven i denna förordning, ska en installationsskylt monteras på ett sådant sätt att den är väl synlig och lätt tillgänglig.

5. Färdskrivarkomponenter ska plomberas enligt typgodkännandeintyget. Alla anslutningar till färdskrivaren som riskerar att manipuleras, inbegripet anslutningen mellan rörelsesensorn och växellådan, och installationsskylten i förekommande fall, ska plomberas.

Plomberingen får endast tas bort eller brytas

— av montörer eller verkstäder som har godkänts av de behöriga myndigheterna enligt artikel 24 för reparation, underhåll eller omkalibrering av färdskrivaren, eller av kontrolltjänstemän med lämplig utbildning och, vid behov, auktoriserade för kontrolländamål,

— för reparation av fordon eller ändringar som påverkar plomberingen. I sådana fall ska en skriftlig förklaring som anger datum och tidpunkt för när plomberingen bröts och skälen till avlägsnandet av plomberingen förvaras i fordonet. Kommissionen ska utarbeta ett standardformulär för den skriftliga förklaringen genom genomförandeakter.

I samtliga fall ska plomberingarna bytas ut av godkänd montör eller verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar efter deras avlägsnande.

Innan plomberingarna byts ut ska kontroll och kalibrering av färdskrivaren utföras av en godkänd verkstad.

#### Artikel 23

##### Besiktning av färdskrivare

1. Färdskrivare ska besiktigas regelbundet av godkända verkstäder. Regelbunden besiktning ska göras minst vartannat år.

2. De besiktningar som avses i punkt 1 ska åtminstone kontrollera följande:

— Att färdskrivaren är rätt monterad och lämplig för fordonet.

— Att färdskrivaren fungerar som den ska.

— Att typgodkännandemärke finns på färdskrivaren.

— Att installationsskylt är monterad.

- Att alla plomberingar är intakta och verksamma.
- Att ingen manipulationsutrustning är kopplad till färdskrivaren och inga spår finns av användning av sådan utrustning.
- Däckdimensionen och däckens faktiska omkrets.

3. Verkstäderna ska utarbeta en besiktningssrapport i de fall då oegentligheter beträffande färdskrivarens funktion måste åtgärdas, antingen till följd av periodisk besiktning eller av besiktning som utförts på särskild begäran av den behöriga nationella myndigheten. De ska föra en förteckning över alla besiktningssrapporter som utarbetats.

4. Besiktningssrapporterna ska finnas kvar under minst två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades. Medlemsstaterna ska besluta om huruvida besiktningssrapporterna ska behållas eller sändas till den behöriga myndigheten under denna period. I de fall då besiktningssrapporterna behålls av verkstäderna ska dessa på begäran av den behöriga myndigheten tillhandahålla de rapporter om besiktningar och kalibreringar som utförts under den perioden.

#### Artikel 24

##### Godkännande av montörer, verkstäder och fordonstillverkare

1. Medlemsstaterna ska godkänna, regelbundet kontrollera och utfärda intyg för de montörer, verkstäder och fordonstillverkare som får utföra installationer, kontroller, besiktningar och reparationer av färdskrivare.

2. Medlemsstaterna ska se till att montörer, verkstäder och fordonstillverkare är kompetenta och tillförlitliga. För detta syfte ska de upprätta och offentliggöra tydliga nationella förfaranden och se till att följande minimikrav är uppfyllda:

- a) Personalen har lämplig utbildning.
  - b) Den utrustning som krävs för att utföra relevanta tester och uppgifter finns tillgänglig.
  - c) Montörerna, verkstäderna och fordonstillverkarna har gott anseende.
3. Granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska utföras enligt följande:

a) Godkända montörer eller verkstäder ska granskas minst vartannat år med avseende på de förfaranden som de tillämpar för hanteringen av färdskrivare. Granskningen ska särskilt

inriktas på de säkerhetsåtgärder som vidtagits och på hanteringen av verkstadskort. Medlemsstaterna får utföra dessa granskningar utan att besök utförs på plats.

b) Oanmälda tekniska granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska också göras i syfte att kontrollera utförda kalibreringar, besiktningar och installationer. Dessa granskningar ska årligen omfatta minst 10 % av de godkända montörerna och verkstäderna.

4. Medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter ska vidta lämpliga åtgärder för att förebygga intressekonflikter mellan montörer eller verkstäder och transportföretag. Framför allt när det föreligger en allvarlig risk för intressekonflikter ska ytterligare särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att montören eller verkstaden följer denna förordning.

5. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska årligen till kommissionen översända en förteckning, om möjligt i elektronisk form, över godkända montörer och verkstäder och de kort som utfärdats till dessa. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra dessa förteckningar.

6. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska återkalla godkännanden, antingen tillfälligt eller permanent, från montörer, verkstäder och fordonstillverkare som inte uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.

#### Artikel 25

##### Verkstadskort

1. Giltighetstiden för verkstadskort får inte överstiga ett år. Vid förnyelse av verkstadskort ska den behöriga myndigheten se till att montören, verkstaden eller fordonstillverkaren uppfyller kriterierna i artikel 24.2.

2. Den behöriga myndigheten ska förnya ett verkstadskort inom 15 arbetsdagar efter att ha mottagit en giltig ansökan om förnyelse och erhållit all nödvändig dokumentation. Om verkstadskortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska den behöriga myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom. Behöriga myndigheter ska föra ett register över förkomna, stulna eller defekta kort.

3. Om en medlemsstat återkallar godkännandet av en montör, verkstad eller fordonstillverkare enligt artikel 24 ska även de verkstadskort som utfärdats återkallas.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av de kort som utfärdats till godkända verkstäder, montörer och fordonstillverkare.

## KAPITEL V

## FÖRARKORT

## Artikel 26

## Utfärdande av förarkort

1. Förarkort ska på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. De ska utfärdas inom en månad från det att begäran och all nödvändig dokumentation mottogs av den behöriga myndigheten.

2. I denna artikel avses med *normal hemvist* den plats där en person normalt vistas, dvs. minst 185 dygn per kalenderår, på grund av personlig och yrkesmässig anknytning eller, när det gäller en person utan yrkesmässig anknytning, på grund av personlig anknytning som visar på nära samband mellan den personen och platsen där denna vistas.

Normal hemvist för en person vars yrkesmässiga anknytning är på en annan plats än den personliga anknytningen, och som därför växelvist bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, ska dock anses vara platsen för den personliga anknytningen, förutsatt att denna person återvänder dit regelbundet. Detta sistnämnda villkor behöver inte uppfyllas om personen bor i en medlemsstat i syfte att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

3. Förare ska på lämpligt sätt bevisa sin normala hemvist, med hjälp av t.ex. identitetskort eller annan giltig handling. De myndigheter i medlemsstaten som är behöriga att utfärda förarkort får begära ytterligare upplysningar eller bevis om de tvivlar på giltigheten i de uppgifter om normal hemvist som lämnas eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.

4. I vederbörligen motiverade undantagsfall får medlemsstaterna utfärda ett tillfälligt förarkort som inte kan förnyas och som är giltigt under en period av högst 185 dagar till en förare som inte har sin normala hemvist i en medlemsstat eller en stat som är fördragsslutande part i AETR, förutsatt att denne förare har ett arbetsrättsligt förhållande till ett företag som är etablerat i den utfärdande medlemsstaten och, i den mån som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009<sup>(1)</sup> är tillämplig, uppvisar ett förärtillstånd enligt den förordningen.

Kommissionen ska på grundval av uppgifter som tillhandahålls av medlemsstaterna noga övervaka tillämpningen av denna punkt. Den ska vartannat år rapportera sina resultat till Europaparlamentet och rådet och ska särskilt undersöka om tillfälliga förarkort har en negativ inverkan på arbetsmarknaden och om

tillfälliga kort normalt utfärdas till namngivna förare mer än en gång. Kommissionen får lägga fram ett lämpligt lagstiftningsförslag för att se över denna punkt.

5. De behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort och att förarkortet är personligt, och därvid se till att uppgifterna är synliga och säkra.

6. Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.

7. Ett förarkort ska under sin giltighetsperiod inte återkallas eller dras in, såvida inte den behöriga myndigheten i en medlemsstat konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett annat kort än sitt eget eller att det kort som innehas har erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller förfalskade handlingar. Om sådana åtgärder för indragning eller återkallelse vidtas av en annan medlemsstat än den som har utfärdat kortet ska denna medlemsstat så snart som möjligt återsända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för indragningen eller återkallelsen. Om återlämnandet av kortet förväntas ta mer än två veckor ska den medlemsstat som ska dra in eller återkalla det inom dessa två veckor informera den medlemsstat som har utfärdat kortet om skälen för indragningen eller återkallelsen.

8. Medlemsstaterna ska vidta alla de åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av förarkorten.

9. Denna artikel ska inte hindra en medlemsstat från att utfärda ett förarkort till en förare som har sin normala hemvist i en del av den medlemsstatens territorium på vilken fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt inte är tillämpliga, förutsatt att de relevanta bestämmelserna i denna förordning tillämpas i sådana fall.

## Artikel 27

## Användning av förarkort

1. Förarkortet är personligt.

2. Föraren får endast inneha ett giltigt förarkort, och får endast använda sitt eget personliga kort. Föraren får inte använda ett kort som är defekt eller vars giltighet har gått ut.

## Artikel 28

## Förnyelse av förarkort

1. När föraren önskar förnya sitt förarkort ska ansökan om detta göras senast femton arbetsdagar innan kortet upphör att gälla hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

2. Om, vid förnyelse, den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist skiljer sig från den som utfärdade det nuvarande förarkortet och myndigheterna i den förstnämnda medlemsstaten ombuds förnya kortet ska de informera de myndigheter som utfärdade det tidigare kortet om skälen till att kortet förnyas.

3. Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att löpa ut ska den behöriga myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om ansökan skickades inom den tidsfrist som avses i punkt 1.

#### Artikel 29

##### **Stulna, förkomna eller defekta förarkort**

1. De utfärdande myndigheterna ska under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid föra ett register över kort som utfärdats, stulits, förkommit eller skadats.

2. Om kortet skadas eller inte fungerar på ett fullgott sätt ska föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Om förarkortet stjäls ska det anmälas i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden skedde.

3. Om förarkortet förkommer ska det anmälas i vederbörlig ordning både till de behöriga myndigheterna i den stat som har utfärdat kortet och till myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.

4. Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Dessa myndigheter ska tillhandahålla ett ersättningskort inom åtta arbetsdagar efter det att de har erhållit en detaljerad begäran därom.

5. Under de omständigheter som anges i punkt 4 får föraren fortsätta att köra utan förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till den anläggning där det är baserat, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

#### Artikel 30

##### **Ömsesidigt erkännande och utbyte av förarkort**

1. De förarkort som har utfärdats av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt.

2. När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en medlemsstat har etablerat sin normala hemvist i en annan medlemsstat får denne begära att kortet byts ut mot ett motsvarande förarkort. Det åligger den medlemsstat som genomför utbytet att kontrollera att det uppvisade kortet fortfarande är giltigt.

3. De medlemsstater som genomför ett utbyte ska återsända det gamla kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen till utbytet.

4. När en medlemsstat ersätter eller byter ut ett förarkort ska ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller utbyte, registreras i den medlemsstaten.

#### Artikel 31

##### **Elektroniskt utbyte av information på förarkort**

1. För att säkerställa att den sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort som avses i artikel 26 ska medlemsstaterna föra nationella elektroniska register med följande information om förarkort inklusive de förarkort som avses i artikel 26.4 under en period som minst motsvarar dessa korts giltighetstid:

— Förarens efter- och förnamn.

— Förarens födelsedatum och, om uppgift finns, födelseort.

— Giltigt körkortsnummer och land för utfärdande av körkortet (om tillämpligt).

— Förarkortets status.

— Förarkortsnummer.

2. Kommissionen och medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de elektroniska registren är sammankopplade och tillgängliga i hela unionen genom att använda meddelandesystemet TACHOnet som avses i rekommendation 2010/19/EU eller ett kompatibelt system. Om ett kompatibelt system används ska elektroniskt datautbyte med alla andra medlemsstater vara möjligt genom meddelandesystemet TACHOnet.

3. Vid utfärdande, ersättning och, om nödvändigt, förnyelse av förarkort ska medlemsstaterna genom elektroniskt datautbyte kontrollera att föraren inte redan innehar ett annat giltigt förarkort. Utbytta uppgifter ska vara begränsade till de uppgifter som krävs för denna kontroll.

4. Kontrolltjänstemännen får ha tillgång till det elektroniska registret för att kontrollera ett förarkorts status.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för den sammankoppling som avses i punkt 2, inbegripet formatet på de uppgifter som utbyts, de tekniska förfarandena för elektronisk åtkomst till de nationella elektroniska registren, förfaranden för tillgång och skyddsmekanismer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

## KAPITEL VI

### UTRUSTNINGENS ANVÄNDNING

#### Artikel 32

#### Korrekt användning av färdskrivare

1. Transportföretag och förare ska se till att den digitala färdskrivaren och förarkortet fungerar och används på rätt sätt. Transportföretag och förare som använder analoga färdskrivare ska se till att de fungerar och att diagrambladen används på rätt sätt.

2. Digitala färdskrivare får inte vara inställda så att de automatiskt kopplar över till en specifik verksamhetskategori när fordonets motor eller tändning är avslagen, om inte föraren fortfarande har möjlighet att manuellt välja lämplig verksamhetskategori.

3. Det är förbjudet att förfälska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet eller i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivare. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfälskas, hemlighålls eller förstörs. Fordonet får inte ha någon anordning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

4. Fordon ska inte vara utrustade med mer än en färdskrivare, utom i samband med de fälttester som avses i artikel 21.

5. Medlemsstaterna ska förbjuda tillverkning, distribution, reklam och/eller försäljning av produkter som är konstruerade och/eller avsedda för manipulering av färdskrivare.

#### Artikel 33

#### Transportföretagens ansvar

1. Transportföretag ska vara ansvariga för att se till att deras förare har lämplig utbildning och lämpliga instruktioner när det gäller färdskrivarens korrekta funktion, oavsett om de är digitala eller analoga, och ska med jämna mellanrum kontrollera att förarna använder dem på rätt sätt och ska varken direkt eller indirekt uppmuntra förarna till missbruk av färdskrivarna.

Transportföretag ska lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon utrustade med analoga färdskrivare, med

beaktande av att diagramblad är personliga, transportuppdragets varaktighet samt eventuella behov av att ersätta diagramblad som är skadade eller som har tagits ut av en behörig kontrolltjänsteman. Transportföretagen ska endast tillhandahålla förarna diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den utrustning som är installerad i fordonet.

Om ett fordon är utrustat med en digital färdskrivare ska transportföretaget och föraren, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, se till att den utskrift av uppgifter från färdskrivaren som begärs av en kontrolltjänsteman kan göras på rätt sätt vid en kontroll.

2. Transportföretagen ska bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts i enlighet med artikel 35, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och ska på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Transportföretagen ska också lämna kopior av uppgifter som överförts från förarkortet till de berörda förare som begär detta tillsammans med utskrifter av dessa kopior. Diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter ska på begäran uppvisas för eller överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.

3. Transportföretagen ska vara ansvariga för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning som begärs av deras förare eller av förare som står till företagets förfogande. Medlemsstaterna får emellertid göra sådant ansvar avhängigt av transportföretagets överträdelse av punkt 1 första stycket i denna artikel och artikel 10.1 och 10.2 i förordning (EG) nr 561/2006.

#### Artikel 34

#### Användning av förarkort och diagramblad

1. Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas längre tid än det är avsett för.

2. Förare ska på lämpligt sätt skydda diagramblad eller förarkort, och ska inte använda smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort.

3. När en förare inte kan använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att föraren lämnat fordonet ska de tidsperioder som anges i punkt 5.b ii, iii och iv

a) om fordonet är utrustat med en analog färdskrivare, föras in på diagrambladet antingen för hand, genom automatisk registrering eller på annat sätt, läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned, eller



b) om fordonet är utrustat med en digital färdskrivare, föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Medlemsstaterna ska inte ålägga förarna att redovisa några formulär om sina aktiviteter under den tid då de inte befunnit sig i fordonet.

4. Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare ska varje förare förvissa sig om att det egna förarkortet sätts in på rätt kortplats i färdskrivaren.


Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med en analog färdskrivare ska förarna vid behov ändra diagrambladen så att den information som är relevant registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.


5. Förarna ska

a) se till att den på diagrambladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,

b) använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

i) under tecknet : körtid,

ii) under tecknet : "annat arbete", med vilket avses andra verksamheter än körning enligt definitionen i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG, samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,

iii) under tecknet : "tillgänglig" enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG,

iv) under tecknet : raster eller vila.

6. Varje förare av ett fordon som är utrustat med en analog färdskrivare ska lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

a) Efter- och förnamn (när diagrambladet börjar användas).

b) Datum och ort där användningen av diagrambladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.

c) Registreringsnummer för varje fordon som föraren tilldelas, såväl vid starten av den första på diagrambladet registrerade resan som därefter, om byte av fordon sker, under diagrambladets användning.

d) Vägmatarens ställning

i) vid starten av den första resa som är registrerad på diagrambladet,

ii) vid slutet av den sista resa som är registrerad på diagrambladet,

iii) vid fordonbyte under en arbetsdag (avläsning på det första fordonet som föraren hade tilldelats och avläsning på nästa fordon).

e) Tidpunkt för eventuellt fordonbyte.

7. Föraren ska i den digitala färdskrivaren föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas. En medlemsstat får emellertid ålägga förare av fordon som utför transporter inom dess territorium att lägga till mer detaljerade geografiska uppgifter till symbolen för landet, förutsatt att medlemsstaten har underrättat kommissionen om dessa detaljerade geografiska uppgifter före den 1 april 1998.

Förare är emellertid inte tvungna att föra in de uppgifter som avses i första meningen i första stycket om färdskrivaren automatiskt registrerar lokaliseringssuppgifter i enlighet med artikel 8.

#### Artikel 35

#### Skadade förarkort eller diagramblad

1. Om ett diagramblad med registreringar eller ett förarkort har skadats, ska föraren förvara det skadade diagrambladet eller förarkortet tillsammans med det reservdiagramblad som används som ersättning.

2. Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förloras eller stjäls ska föraren

a) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som föraren kör och på den utskriften ange

i) uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), samt förarens namnteckning,

ii) de tidsperioder som avses i punkt 34.5 b ii, iii och iv,

b) i slutet av körningen skriva ut uppgifterna om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren, registrera eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit vila sedan utskriften som gjordes vid avfärden, i den mån de inte registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument ange uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), samt förarens namnteckning.

#### Artikel 36

##### Uppgifter som ska medföras av föraren

1. En förare av ett fordon utrustat med en analog färdskrivare ska när som helst på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Diagramblad för innevarande dag och de diagramblad som föraren har använt under de föregående 28 dagarna.
- ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.
- iii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.

2. Föraren av ett fordon utrustat med en digital färdskrivare ska när som helst på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- i) Sitt förarkort.
- ii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
- iii) Diagramblad för samma period som anges i led ii, då föraren har kört ett fordon utrustat med en analog färdskrivare.

3. En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade, utskrivna eller överförda uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på detta, genom att analysera andra handlingar som kan visa att en bestämmelse, exempelvis artiklarna 29.2 och 37.2, i denna förordning inte efterlevs.

#### Artikel 37

##### Förfaranden i händelse av att utrustning inte fungerar på fullgott sätt

1. Vid ett driftstopp eller funktionsfel hos en färdskrivare ska transportföretaget låta en godkänd montör eller verkstad reparera den så snart omständigheterna medger detta.

Om fordonet inte kan återvända till transportföretagets anläggning inom en vecka från dagen för driftstoppet eller dagen då funktionsfelet upptäcktes ska reparationen göras under resans gång.

Åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit enligt artikel 41 ska ge de behöriga myndigheterna befogenhet att förbjuda att fordonet används om ett driftstopp eller funktionsfel inte har åtgärdats i enlighet med föreskrifterna i första och andra styckena i denna punkt i den mån som det är i överensstämmelse med den nationella lagstiftningen i den berörda medlemsstaten.

2. Om färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren notera uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom eller henne (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), inbegripet namnteckning, samt uppgifter om de olika tidsperioder som inte längre registreras eller skrivs ut korrekt av färdskrivaren,

- a) på diagrambladet eller diagrambladen, eller
- b) på ett tillfälligt blad som ska fästas vid diagrambladet eller förvaras tillsammans med förarkortet.

#### KAPITEL VII

##### VERKSTÄLLIGHET OCH SANKTIONER

#### Artikel 38

##### Kontrolltjänstemän

1. För en effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning ska alla behöriga kontrolltjänstemän ha tillgång till tillräcklig utrustning och ha lämpliga rättsliga befogenheter för att kunna utföra sina arbetsuppgifter i enlighet med denna förordning. Den utrustningen ska framför allt innehålla följande:

- a) Kontrollkort som ger tillgång till uppgifter som har registrerats i färdskrivaren och på färdskrivarkorten och eventuellt verkstadskortet.
- b) De verktyg som krävs för att kunna föra över datafiler från fordonsenheter och färdskrivarkort och analysera dessa datafiler och utskrifter från digitala färdskrivare tillsammans med diagramblad eller tabeller från analoga färdskrivare.

2. Om kontrolltjänstemännen vid en kontroll funnit tillräckliga bevis för skäligen misstanke om bedrägeri ska de ha befogenhet att skicka fordonet till en auktoriserad verkstad för ytterligare provningar för att bland annat kontrollera att färdskrivaren

- a) fungerar korrekt,
- b) registrerar och lagrar uppgifter korrekt och att kalibreringsparametrarna är korrekta.

3. Kontrolltjänstemän ska ha behörighet att begära att auktoriserade verkstäder ska utföra de provningar som avses i punkt 2 och specifika provningar som är utformade för att upptäcka förekomsten av manipulationsutrustning. Om manipulationsutrustning upptäcks får utrustningen, inbegripet själva manipulationsutrustningen, fordonsenheten eller dess komponenter samt förarkortet, avlägsnas från fordonet och får användas som bevismaterial i enlighet med nationella regler för hantering av sådant bevismaterial.

4. Kontrolltjänstemännen ska i förekommande fall utnyttja möjligheten att kontrollera färdskrivare och förarkort som finns på platsen vid kontroll i ett företags anläggning.

#### Artikel 39

##### Utbildning av kontrolltjänstemän

1. Medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännen har lämplig utbildning för analys av de uppgifter som registrerats och kontroll av färdskrivare så att en effektiv och harmoniserad kontroll och verkställighet kan uppnås.

2. Medlemsstaterna ska senast den 2 september 2016 informera kommissionen om utbildningskraven för deras kontrolltjänstemän.

3. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta åtgärder för att fastställa innehållet i grund- och vidareutbildningen av kontrolltjänstemän, inbegripet utbildning med avseende på teknik för riktade kontroller och för upptäckt av manipulationsutrustning och bedrägerier. Dessa åtgärder ska omfatta riktlinjer för att underlätta tillämpningen av relevanta bestämmelser i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

4. Medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännens utbildning har det innehåll som kommissionen har angivit.

#### Artikel 40

##### Ömsesidigt bistånd

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid tillämpningen av denna förordning och vid kontrollen av att den följs.

Framför allt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, inom ramen för det ömsesidiga biståndet, regelbundet sända varandra all tillgänglig information om montörers och verkstäders överträdelse av denna förordning, olika typer av manipulation och sanktioner som ålagts för sådana överträdelser.

#### Artikel 41

##### Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska, i enlighet med sin konstitutionella ordning, anta bestämmelser om vilka sanktioner som ska gälla

vid överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna genomförs. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande samt respektera den kategoriindelning av överträdelse som fastställs i direktiv 2006/22/EG.

2. Medlemsstaterna ska senast den 2 mars 2016 till kommissionen anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner. De ska underrätta kommissionen om varje ändring av dessa åtgärder.

#### KAPITEL VIII

##### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 42

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

#### Artikel 43

##### Färdskrivarforum

1. Ett färdskrivarforum ska inrättas till stöd för en diskussion om tekniska frågor om färdskrivare bland medlemsstaternas experter, ledamöter i den kommitté som avses i artikel 42 och experter från tredjeländer som använder färdskrivare enligt AETR.

2. Medlemsstaterna ska utse de experter som deltar i den kommitté som avses i artikel 42 till experter i färdskrivarforumet.

3. Färdskrivarforumet ska vara öppet för experter från intresserade tredjeländer som är parter i AETR.

4. Intressenter, företrädare för fordonstillverkare, färdskrivartillverkare, arbetsmarknadens parter och Europeiska datatillsynsmannen ska bjudas in till färdskrivarforumet.

5. Färdskrivarforumet ska anta sin egen arbetsordning.

6. Färdskrivarforumet ska sammanträda minst en gång per år.

#### Artikel 44

##### Anmälan av nationella åtgärder

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i lagar och andra författningar i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av denna förordning senast 30 dagar efter att de har antagits och första gången senast den 2 mars 2015.

#### Artikel 45

##### Ändring av förordning (EG) nr 561/2006

Förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 3 ska följande led införas efter led a:

”aa) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.”

2. Artikel 13.1 ska ändras på följande sätt:

a) i leden d, f och p ska orden ”50 km” ersättas med ”100 km”.

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

Utfärdad i Strasbourg den 4 februari 2014.

På Europaparlamentets vägnar  
M. SCHULZ  
Ordförande

På rådets vägnar  
E. VENIZELOS  
Ordförande

b) led d första stycket ska ersättas med följande:

”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 (\*) för leveranser inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten.

(\*) EGT L 15, 21.1.1998, s. 14.”

#### Artikel 46

##### Övergångsbestämmelser

För att de genomförandeakter som avses i denna förordning och som inte har antagits ska kunna tillämpas när denna förordning börjar tillämpas ska bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3821/85 inbegripet dess bilaga IB fortsätta att gälla under en övergångsperiod fram till det datum då de genomförandeakter som avses i denna förordning börjar gälla.

#### Artikel 47

##### Upphävande

Förordning (EEG) nr 3821/85 ska upphöra att gälla. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

#### Artikel 48

##### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i artikel 46, tillämpas från och med den 2 mars 2016. Artiklarna 24, 34 och 45 ska dock tillämpas från och med den 2 mars 2015.

## BILAGA I

**KRAV I FRÅGA OM KONSTRUKTION, PROVNING, INSTALLATION OCH BESIKTNING AV ANALOGA FÄRDSKRIVARE**

## I. DEFINITIONER

I denna bilaga avses med:

a) *färdskrivare* eller *analog färdskrivare*:

utrustning avsedd att installeras i vägfordon för att automatiskt eller halvautomatiskt visa och registrera detaljerad information om sådana fordons förflyttningar och detaljer om vissa av förarnas arbetspass.

b) *färdskrivarens konstant*:

det numeriska tecken som ger det värde för den inkommande signalen som krävs för att visa och registrera en tillryggalagd sträcka av en kilometer. Denna konstant ska uttryckas antingen i varv per kilometer ( $k = \dots$  varv/km) eller i impulser per kilometer ( $k = \dots$  imp/km).

c) *fordonets karaktäristiska koefficient*:

det numeriska tecken som ger det värde för den utgående signalen som skickas av den del av fordonet som förenar fordonet med färdskrivaren (växellådans utgående axel eller drivaxel) medan fordonet avverkar en sträcka av en uppmätt kilometer under normala provningsförhållanden (se del VI punkt 4 i denna bilaga). Den karakteristiska koefficienten uttrycks antingen i varv per kilometer ( $w = \dots$  varv/km) eller i impulser per kilometer ( $w = \dots$  imp/km).

d) *bildäcks effektiva omkrets*:

genomsnittsvärdet för de avstånd som tillryggalagts av de hjul som förflyttar fordonet (drivhjul) under loppet av ett fullt varv. Uppmätning av dessa avstånd ska ske under normala testförhållanden (se del VI punkt 4 i denna bilaga) och uttrycks i formen:  $1 = \dots$  mm.

## II. ALLMÄN BESKRIVNING AV OCH FUNKTIONER HOS FÄRDSKRIVAREN

Färdskrivaren ska kunna registrera

1. av fordonet tillryggalagd sträcka,
2. fordonets hastighet,
3. körtid,
4. övriga arbets- eller närvaroperioder,
5. raster och dygnsvila,
6. öppnande av höljet som omger diagrambladet,
7. för elektroniska färdskrivare, dvs. utrustning som utnyttjar elektriska signaler från avstånds- och hastighetssensorn: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till färdskrivaren (med undantag av belysning) och till avstånds- och hastighetssensorn samt varje avbrott i signalledningen till avstånds- och hastighetssensorn.

I fordon med två förare ska utrustningen kunna registrera värdena för de perioder som anges i punkterna 3, 4 och 5 i första stycket för båda förarna samtidigt på två olika diagramblad.

## III. KONSTRUKTIONSNORMER FÖR FÄRDSKRIVARE

## a) Allmänt

## 1. Färdskrivaren ska ha följande utrustning:

## 1.1 Optiska instrument som visar

- tillryggalagd körsträcka (vägmätare),
- hastighet (hastighetsmätare),
- tid (klocka).

## 1.2 Registreringsinstrument

- för registrering av tillryggalagd körsträcka,
- hastighetsskrivare,
- en eller flera tidsskrivare som uppfyller kraven enligt punkt c 4.

## 1.3 En anordning som på diagrambladet ger en separat markering för

- varje tillfälle då det hölje som innehåller diagrambladet öppnas,
- för elektroniska färdskrivare enligt definitionen i del II första stycket punkt 7: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till färdskrivaren (med undantag av belysning), senast då strömmen åter inkopplas,
- för elektroniska färdskrivare enligt definitionen i del II första stycket punkt 7: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till avstånds- och hastighetssensorn och varje avbrott i signalledningen till avstånds- och hastighetssensorn.

## 2. Om ytterligare utrustning utöver den förtecknad i punkt 1 installeras får denna inte påverka den obligatoriska utrustningens funktion eller avläsningen av dessa.

Eventuell extrautrustning ska finnas med vid ansökan om godkännande av färdskrivare.

## 3. Material

## 3.1 Färdskrivarens samtliga beståndsdelar ska vara tillverkade av material med tillräcklig stabilitet och mekanisk hållfasthet samt med stabila elektrotekniska och magnetiska egenskaper.

## 3.2 Varje ändring av en del av färdskrivaren eller av det slag av material som används för dess tillverkning måste innan ändringar tas i bruk godkännas av den myndighet som har beviljat typgodkännandet av färdskrivaren.

## 4. Mätning av tillryggalagd vägsträcka

Tillryggalagda avstånd får uppmätas och registreras antingen

- så att både körning framåt och bakåt ingår eller
- så att endast körning framåt ingår.

Registreringar av körning bakåt får under inga förhållanden påverka de övriga registreringarnas klarhet och precision.

## 5. Hastighetsmätning

## 5.1 Hastighetsmätarens mätområde ska överensstämma med vad som angivits i typgodkännandentyget.

5.2 Mätapparaturens naturliga frekvens och dämpning ska vara sådana att dess utvisande och registrering av hastighet, inom gränsvärdena, kan följa acceleration på upp till  $2 \text{ m/s}^2$  inom godtagbara toleranser.

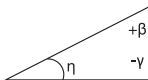
6. Tidmätning (klocka)
  - 6.1 Reglaget till mekanismen för klockans inställning ska vara placerat i ett hölje som innehåller diagrambladet. När höljets öppnas ska detta registreras automatiskt på diagrambladet.
  - 6.2 Om diagrambladet drivs av klockan, ska den period under vilken klockan går rätt efter full uppdragning vara minst 10 % längre än den registreringsperiod som motsvarar full sats diagramblad i färdskrivaren.
  7. Belysning och skydd.
  - 7.1 Färdskrivarens optiska instrument ska vara försedda med lämplig belysning, som inte bländar.
  - 7.2 Vid normala driftsförhållanden ska samtliga inre delar av färdskrivarutrustningen vara skyddade mot fukt och damm. Dessutom ska de kunna säkras mot manipulering genom att höljets plomberas.
- b) Optiska instrument
1. Mätare för tillryggalagd sträcka (vägmätare).
  - 1.1 Den minsta graderingen på det instrument som utvisar tillryggalagt avstånd ska motsvara 0,1 km. Siffror för varje 100 m ska klart kunna skiljas från dem som utvisar hela kilometer.
  - 1.2 Siffrorna på vägmätaren ska vara lättlästa och ha en synlig höjd av minst 4 mm.
  - 1.3 Vägmätaren ska kunna registrera sträckor av minst 99 999,9 km.
  2. Hastighetsmätare.
  - 2.1 Inom mätområdet ska hastighetskalan vara likformigt graderad i enheter om 1, 2, 5 eller 10 km/tim. Värdet för en hastighetsgradering (dvs. avståndet mellan två markeringar i följd) får inte överstiga 10 % av den på skalan utvisade maximihastigheten.
  - 2.2 Det område som anges utanför mätområdet behöver inte markeras med siffror.
  - 2.3 Det avstånd på skalan som motsvarar en hastighetskillnad på 10 km/tim ska vara minst 10 mm.
  - 2.4 På visarinstrument får avståndet mellan visare och instrumenttavla vara högst 3 mm.
  3. Tidmätare (klocka).
  - Tidmätaren ska synas från färdskrivarens utsida och medge säker, enkel och otvetydig avläsning.
- c) Registreringsinstrument
1. Allmänt
  - 1.1 Oberoende av diagrambladets form (remsa eller skiva), ska alla färdskrivare vara försedda med en markering som gör det möjligt att föra in diagrambladet korrekt och på ett sådant sätt att den av klockan utvisade tiden och markeringen på diagrambladet överensstämmer med varandra.
  - 1.2 Mekanismen för diagrambladets rörelse ska vara sådan att bladet rör sig utan glapp och kan införas och avlägsnas utan svårighet.
  - 1.3 Om diagrambladet har formen av en skiva ska den framåtgående rörelsen styras av klockmekanismen. I detta fall ska diagrambladets rotationsrörelse vara kontinuerlig och likformig, med en minimihastighet av 7 mm/tim uppmätt vid den inre rand som avgränsar ytan för hastighetsregistrering. Om färdskrivaren är av typen med remsa, där diagrambladets framåtgående rörelse styrs av klockmekanismen, ska den linjära framåtgående rörelsens hastighet vara minst 10 mm/tim.
  - 1.4 Registreringen av tillryggalagd sträcka, av fordons hastighet och av öppnande av det hölje som innehåller diagrambladet eller diagrambladen, ska ske automatiskt.

2. Registrering av tillryggalagd sträcka
  - 2.1 Varje kilometer tillryggalagd sträcka ska vid registreringen motsvaras av ett avstånd om minst en millimeter på motsvarande koordinat.
  - 2.2 Även vid hastigheter som når den övre gränsen för mätområdet ska registreringen av tillryggalagd sträcka vara lätt att avläsa.
  3. Registrering av hastighet
  - 3.1 Oberoende av diagrambladets form, ska den hastighetsregistrerande skrivspetsen normalt förflytta sig linjärt och i rät vinkel mot diagrambladets rörelseriktning. Skrivspetsens rörelse får dock vara icke-linjär, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
    - Den av skrivspetsen dragna linjen ska vara vinkelrät mot den för hastighetsregistrering reserverade ytans genomsnittsomkrets (vid diagramblad i skivform) eller axel (vid diagramblad i remsform).
    - Förhållandet mellan radien till den båglinje som ritas upp av skrivspetsen och bredden av den för hastighetsregistrering reserverade ytan ska vara minst  $2,4/1$ , oberoende av diagrambladets form.
    - Markeringarna på tidsskalan ska skära registreringsytan i en bågformad linje med samma radie som den båglinje som ritas upp av skrivspetsen. Avståndet mellan markeringarna på tidsskalan ska motsvara en period av högst en timme.
  - 3.2 Varje hastighetsvariation på 10 km/tim ska på diagrambladet motsvaras av en variation på minst 1,5 mm på motsvarande koordinat.
  4. Registrering av tid
  - 4.1 Färdskrivaren ska vara konstruerad så att körperioderna alltid registreras automatiskt och det är möjligt att, eventuellt med hjälp av omkopplare, separat registrera de andra tidskategorierna, så som anges i artikel 34.5 b ii, iii och iv i denna förordning.
  - 4.2 Det ska vara möjligt att utifrån de dragna linjernas utseende och inbördes läge och, om så krävs, de symboler som fastställs i artikel 34 i denna förordning klart kunna skilja mellan de olika tidskategorierna. Det bör i registreringen göras åtskillnad mellan de olika tidskategorierna, antingen genom att de anges i olika tjocklek eller genom något annat system som gör registreringarna lika lätta att avläsa och tolka.
  - 4.3 I fordon med mer än en förare ska de registreringar som föreskrivs i punkt 4.1 göras på separata diagramblad för varje förare. I detta fall ska de separata diagrambladens framåtgående rörelse åstadkommas antingen av en enda mekanism eller av separata synkroniserade mekanismer.
- d) Stängningsanordning
1. Höljet med diagramblad och reglage för inställning av klockan ska vara försett med lås.
  2. Varje gång höljet med diagramblad och reglaget för inställning av klockan öppnas ska detta registreras automatiskt på diagrambladet eller diagrambladen.
- e) Markeringar
1. Följande markeringar ska förekomma på färdskrivarens instrumentsida:
    - Intill den siffran som vägmätaren visar, enheten för sträckan, med förkortningen "km".
    - Nära hastighetsskalan, förkortningen "km/tim".
    - Hastighetsmätarens mätområde i form av " $V_{min} \dots km/tim, V_{max} \dots km/tim$ ". Denna markering är inte nödvändig, om den visas på färdskrivarens typskylt.
- Dessa krav gäller dock inte för färdskrivare godkända före den 10 augusti 1970.



2. Typskylten ska vara inbyggd i färdskrivaren och innehålla följande uppgifter, vilka ska kunna läsas på den installerade färdskrivaren:

- Färdskrivartillverkarens namn och adress.
- Färdskrivarens tillverkningsnummer och tillverkningsår.
- Typgodkännandemärke för aktuell färdskrivartyp.
- Färdskrivarkonstanten i form av "k = ... varv/km" eller "k = ... imp/km".
- Frivilligt: hastighetsmätningområde, i den under punkt 1 angivna formen.
- Om instrumentets känslighet för lutningsvinkeln kan påverka de av färdskrivaren lämnade avläsningarna så att de tillåtna toleranserna överskrids, ska tillåten lutningsvinkel återges enligt följande:



där  $\alpha$  är vinkeln uppmätt från den färdskrivares framsidas horisontella läge (monterad med rätt sida uppåt) för vilken instrumentet är kalibrerat, medan  $\beta$  och  $\gamma$  motsvarar största tillåtna avvikelser uppåt respektive nedåt från kalibreringsvinkeln  $\alpha$ .

- f) Största tillåtna toleranser (optiska instrument och registreringsinstrument)

1. På provbänk före installation:

- a) Tillryggalagd sträcka:

1 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

- b) Hastighet:

3 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

- c) Tid:

± två minuter per dag, dock högst 10 minuter per sjudagarsperiod då klockans gångtid efter uppdragning är minst lika lång som denna period.

2. Efter installation:

- a) Tillryggalagd sträcka:

2 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

- b) Hastighet:

4 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

- c) Tid:

± två minuter per dag eller

± 10 minuter per sjudagarsperiod.

3. I bruk:

- a) Tillryggalagd sträcka:

4 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

b) Hastighet:

6 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

c) Tid:

± två minuter per dag eller

± 10 minuter per sjudagarsperiod.

4. De största tillåtna toleranser som anges i punkterna 1–3 gäller för temperaturer mellan 0 °C och 40 °C, uppmätta nära färdskrivaren.
5. Uppmätningar av de största tillåtna toleranser som anges i punkterna 2 och 3 ska äga rum under de i del VI föreskrivna förutsättningarna.

#### IV. DIAGRAMBLAD

a) Allmänt

1. Diagrambladen ska vara sådana att de inte hindrar instrumentets normala funktion och att registreringarna på dem är outplånliga och lätta att läsa och identifiera.

Under normala fuktighets- och temperaturförhållanden får inga förändringar ske av vare sig diagrambladens storlek eller de registreringar som gjorts på dem.

Desutom ska det vara möjligt att på diagrambladen anteckna den information om avses i artikel 34 i denna förordning utan att skada bladen eller försvåra avläsningen av registreringarna.

Registreringarna ska förbli tydligt läsbara i minst ett år under normala förvaringsförhållanden.

2. Diagrambladens registreringskapacitet ska, oberoende av diagrambladens form, vara minst ett dygn.

Om flera skivor sammankopplas för att den kontinuerliga registreringskapaciteten ska ökas utan att personalen behöver ingripa, ska övergångarna mellan de olika skivorna göras så att det inte uppkommer avbrott i eller överlappning av registreringar där en skiva övergår till nästa.

b) Registreringsytorna och deras indelning

1. På diagrambladen ska följande registreringsytor finnas:

— En yta uteslutande reserverad för registrering av hastighet.

— En yta uteslutande reserverad för registrering av tillryggalagd sträcka.

— En eller flera ytor för registrering av körtid, annan arbetstid, annan tid då föraren är tillgänglig, raster och viloperioder.

2. Ytan för hastighetsregistrering ska vara skalindeldad i steg om 20 km/tim eller mindre. Den hastighet som motsvarar varje markering på skalan ska anges i siffror. Förkortningen "km/tim" ska finnas på åtminstone ett ställe på denna yta. Den sista markeringen på skalan ska sammanfalla med mätområdets övre gräns.
3. Ytan för registrering av tillryggalagd sträcka ska vara indelad på ett sådant sätt att antalet tillryggalagda kilometer kan avläsas utan svårighet.
4. Ytan eller ytorna för registrering av de tidskategorier som avses i punkt 1 ska vara markerade på ett sådant sätt att det är möjligt att klart skilja mellan de olika tidskategorierna.

c) Information som ska vara tryckt på diagrambladen

På varje diagramblad ska följande uppgifter finnas tryckta:

— Tillverkarens namn och adress eller firmanamn.

- Godkännandemärke för diagrambladsmodellen.
- Godkännandemärke för den typ eller de typer av färdskrivare som diagrambladet kan användas i.
- Hastighetsmätningsområdets övre gräns i km/tim.

Dessutom ska det på varje diagramblad åtminstone finnas en tryckt tidsskala, som är graderad på ett sådant sätt att tiden kan avläsas direkt med femtonminutersintervall, medan varje femminutersintervall kan bestämmas utan svårighet.

d) Utrymme för handskrivna anteckningar

På diagrambladet ska det finnas tillräckligt med utrymme för att föraren ska kunna anteckna åtminstone följande uppgifter:

- Förarens efter- och förnamn.
- Datum och ort där diagrambladet börjar respektive slutar användas.
- Registreringsnummer på det eller de fordon som tilldelats föraren under diagrambladets användning.
- Vägavläsningar på det eller de fordon som tilldelats föraren under diagrambladets användning.
- Tidpunkt för eventuellt fordonbyte.

#### V. INSTALLATION AV FÄRDSKRIVAREN

1. Färdskrivaren ska vara så monterad i fordonet att föraren från sin plats har överblick över hastighetsmätare, vägmätare och klocka och att samtidigt alla delar av dessa instrument, inklusive drivmekanismerna, är skyddade mot oavsiktlig skada.
2. Färdskrivarkonstanten ska kunna anpassas till fordonets karaktäristiska koefficient med hjälp av en lämplig adapter.

Fordon med två eller flera bakaxelutväxlingar ska vara utrustade med en omställningsanordning, med vars hjälp de olika utväxlingsförhållandena automatiskt anpassas till det utväxlingsförhållande som färdskrivarutrustningen i fordonet är avsedd för.

3. Sedan färdskrivarutrustningen har kontrollerats efter installation ska en väl synlig installationsskylt monteras bredvid eller på själva färdskrivaren, i fordonet. En ny installationsskylt ska ersätta den tidigare varje gång en godkänd montör eller verkstad har gjort en besiktning som medfört krav på ändring av själva installationssättet.

På installationsskylten ska åtminstone följande uppgifter finnas:

- Godkänd montörs, verkstads eller fordonstillverkarens namn och adress eller firmanamn.
- Fordonets karaktäristiska koefficient uttryckt i "w = ... varv/km" eller "w = ... imp/km".
- Däckens effektiva omkrets, uttryckt i "l = ... mm".
- Datum då fordonets karaktäristiska koefficient och däckens effektiva omkrets fastställes.

4. Plombering

Följande komponenter ska plomberas:

- a) Installationsskylten, om den inte är fästad på ett sådant sätt att den inte kan avlägsnas utan att texten på den förstörs.
- b) De båda ändarna på drivwiren eller impulsledningen mellan själva färdskrivaren och fordonet.
- c) Själva adaptern och dess anslutningar.

- d) Omställningsanordningen i fordon med två eller flera axelutväxlingar.
- e) Den drivwire eller impulsledning som förenar adaptern och omställningsanordningen med resten av färdskrivarutrustningen.
- f) Höljen enligt punkt a 7.2 i del III.
- g) Alla höljen som måste öppnas för att färdskrivarkonstanten ska kunna anpassas till fordonets karaktäristiska koefficient.

I särskilda fall kan ytterligare plomberingar föreskrivas vid typgodkännande av färdskrivaren och det ska anges på intyget om typgodkännande var dessa plomberingar är placerade.

De plomberingar som anges i första stycket b, c och e får avlägsnas

- i nödsituationer,
- för att installera, anpassa eller reparera hastighetsbegränsande anordningar eller andra anordningar som bidrar till trafiksäkerheten,

under förutsättning att färdskrivaren fortsätter att fungera som den ska och återförseglas av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare omedelbart efter det att den hastighetsbegränsande anordningen eller någon annan anordning som bidrar till trafiksäkerheten har installerats, eller inom sju dagar i övriga fall. Varje gång dessa plomberingar bryts ska en skriftlig rapport upprättas, där skälen till åtgärden redovisas. Rapporten ska ställas till behörig myndighets förfogande.

5. Ledningarna som förbinder färdskrivaren med impulssändaren ska skyddas av ett obrutet, plasttäckt kabelhölje i rostfritt stål med kontaktpressade ändar, om inte ett likvärdigt skydd mot manipulation garanteras på något annat sätt (t.ex. genom elektronisk övervakning såsom signalkryptering) som gör det möjligt att i största möjliga utsträckning upptäcka utrustning som inte är nödvändig för att färdskrivaren ska fungera korrekt och vars syfte är att förhindra att färdskrivaren fungerar korrekt genom kortslutning eller strömavbrott eller genom förändring av den elektroniska datan från avstånds- och hastighetssensorn. En plomberad fog anses som obruten i denna förordning.

Övannämnda elektroniska övervakning kan ersättas av en elektronisk kontroll som säkerställer att färdskrivaren kan registrera all rörelse hos fordonet, oberoende av signalen från avstånds- och hastighetssensorn.

För tillämpningen av denna punkt avses med fordon i kategorierna M1 och N1 de fordon som definieras i del A i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>(1)</sup>. För fordon som är utrustade med färdskrivare i enlighet med denna förordning och som inte är anpassade till installation av en armerad kabel mellan avstånds- och hastighetssensorerna och färdskrivaren ska en adapter anslutas så nära avstånds- och hastighetssensorerna som möjligt.

Den armerade kabeln ska installeras mellan adaptern och färdskrivaren.

## VI. KONTROLLER OCH BESIKTNINGAR

Medlemsstaterna ska utse de organ som ska genomföra kontroller och besiktningar.

### 1. Utfärdande av intyg för nya eller reparerade instrument

Varje enskild anordning ska, oavsett om den är ny eller reparerad, ha en plombering i enlighet med del V punkt 4 första stycket f, som bestyrker att instrumentet fungerar som det ska och att dess avlästa och registrerade värden är exakta inom de i del III punkt f 1 fastställda gränsvärdena.

I detta syfte får medlemsstaterna föreskriva en första verifikation, som består av en kontroll av att en ny eller reparerad enhet överensstämmer med typgodkänd modell och/eller med kraven i förordningen och dess bilagor, eller delegera behörighet att utfärda intyg till tillverkarna eller till deras representanter.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

## 2. Installering

När färdskrivarutrustningen monteras i ett fordon, ska färdskrivaren och hela installationen överensstämma med föreskrifterna om största tillåtna toleranser i del III punkt f 2.

Besiktningensproven ska utföras av godkänd montör eller verkstad på dess eget ansvar.

## 3. Periodiska besiktningar

- a) Periodiska besiktningar av färdskrivarutrustning i fordon ska ske minst vartannat år och får genomföras i samband med allmän kontrollbesiktning.

Dessa besiktningar ska omfatta

- kontroll av att färdskrivaren fungerar korrekt,
- kontroll av att typgodkännandemärke finns på färdskrivaren,
- kontroll av att installationskylt finns uppsatt,
- kontroll av att plomberingarna på färdskrivaren och de andra delarna av installationen är orörda,
- kontroll av däckens faktiska omkrets.

- b) Besiktning i syfte att kontrollera efterlevnaden av föreskrifterna i del III punkt f 3 om största tillåtna toleranser vid drift ska genomföras åtminstone vart sjätte år, även om en medlemsstat får föreskriva kortare intervall för besiktning av fordon som är registrerade på dess territorium. Vid sådana besiktningar ska installationskylten bytas ut.

## 4. Uppmätning av fel

Uppmätning av fel vid installation och drift ska genomföras under följande förutsättningar, vilka ska anses utgöra standardiserade provningsförhållanden:

- Fordon utan last i körklart skick.
- Däcktryck i enlighet med tillverkarens anvisningar.
- Däckförslitning inom av lagen tillåtna gränsvärden.
- Fordonets rörelse: fordonet ska, framdrivet av sin egen motor, röra sig framåt i rät linje och på jämnt underlag med en hastighet av  $50 \pm 5$  km/tim. Förutsatt att provningen kan ske med jämförbar precision, får den även utföras i lämplig provbänk.

## BILAGA II

## TYPGODKÄNNANDEMÄRKE OCH TYPGODKÄNNANDEINTYG

## I. TYPGODKÄNNANDEMÄRKE

1. Typgodkännandemärket ska bestå av följande:

- a) En rektangel, inom vilken bokstaven "e" ska vara inskriven, följd av en siffer- eller bokstavskod för det land som har utfärdat godkännandet, enligt följande:

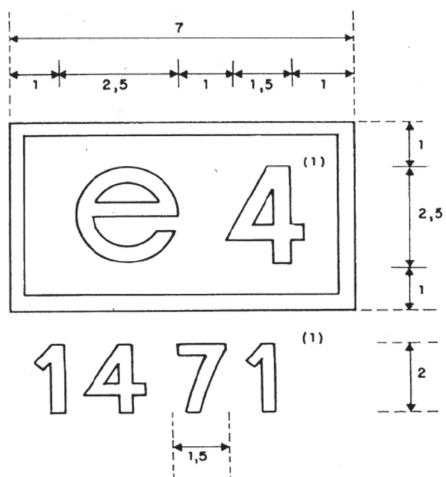
|                     |     |
|---------------------|-----|
| Belgien             | 6,  |
| Bulgarien           | 34, |
| Tjeckien            | 8,  |
| Danmark             | 18, |
| Tyskland            | 1,  |
| Estland             | 29, |
| Irland              | 24, |
| Grekland            | 23, |
| Spanien             | 9,  |
| Frankrike           | 2,  |
| Kroatien            | 25, |
| Italien             | 3,  |
| Cypern              | CY, |
| Lettland            | 32, |
| Litauen             | 36, |
| Luxemburg           | 13, |
| Ungern              | 7,  |
| Malta               | MT, |
| Nederländerna       | 4,  |
| Österrike           | 12, |
| Polen               | 20, |
| Portugal            | 21, |
| Rumänien            | 19, |
| Slovenien           | 26, |
| Slovakien           | 27, |
| Finland             | 17, |
| Sverige             | 5,  |
| Förenade kungariket | 11, |

och

- b) En godkännandesiffra som motsvarar numret på det intyg om godkännande som utfärdats för färdskrivarens prototyp eller för diagrambladet eller för ett färdskrivarkorts nummer. Denna siffra ska vara placerad i rektangelns omedelbara närhet.

2. Typgodkännandemärket ska finnas på typskylten för varje färdskrivarutrustning och på varje diagramblad och på varje färdskrivarkort. Märket ska inte kunna utplånas och det ska alltid förbli tydligt läsbart.

3. Måtten på typgodkännandemärket nedan <sup>(1)</sup> är i millimeter och är de minsta tillåtna. Förhållandena mellan måtten ska bibehållas.



<sup>(1)</sup> Sifferuppgifterna är endast vägledande.

## II. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR ANALOGA FÄRDSKRIVARE

En medlemsstat som har beviljat typgodkännande ska åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När en medlemsstat informerar andra medlemsstater om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, ska den använda kopior av detta intyg.

---

 TYPGODKÄNNANDEINTYG
 

---

Namn på behörig myndighet: .....

Meddelande om (!):

- godkännande av en typ av färdskrivare
- återkallelse av godkännande av en typ av färdskrivare
- godkännande av en typ av diagramblad
- återkallelse av godkännande av en typ av diagramblad

.....

Typgodkännande nr: .....

1. Varumärke eller firmanamn .....
2. Namn på typ eller modell .....
3. Tillverkarens namn .....
4. Tillverkarens adress .....
5. Ansökan om godkännande inlämnad den .....
6. Provningsställe .....
7. Datum för och nummer på provningen/provningarna .....
8. Datum för godkännande .....
9. Datum för återkallelse av godkännande .....
10. Typ eller typer av färdskrivare i vilka diagrambladet är avsett att användas .....
11. Ort .....
12. Datum .....
13. Bifogade beskrivande handlingar .....
14. Anmärkningar (inbegripet plomberingarnas placering, i förekommande fall)

.....  
(Underskrift)

---

(!) Stryk de alternativ som inte är tillämpliga.

---



## III. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR DIGITALA FÄRDSKRIVARE

En stat som har beviljat typgodkännande ska åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När en medlemsstat informerar andra medlemsstater om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, ska den använda kopior av detta intyg.

## TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR DIGITALA FÄRDSKRIVARE

Namn på den behöriga myndigheten .....

Anmälan med avseende på (1):

- typgodkännande av  återkallelse av godkännande av
- färdskrivarmodell
- färdskrivarkomponent (2)
- ett förarkort
- ett verkstadskort
- ett företagskort
- ett kontrollkort

Typgodkännande nr: .....

1. Tillverkningsmärke eller varumärke .....
2. Modellens namn .....
3. Tillverkarens namn .....
4. Tillverkarens adress .....
5. Ansökan om godkännande inlämnad för .....
6. Laboratorium/laboratorier .....
7. Provningsprotokollets datum och nummer .....
8. Datum för godkännande .....
9. Datum för återkallelse av godkännande .....
10. Färdskrivarmodell(er) som komponenten är avsedd att användas ihop med .....
11. Ort .....
12. Datum .....
13. Bifogade beskrivande handlingar .....
14. Anmärkningar

.....  
(Underskrift)

(1) Kryssa för tillämplig ruta.

(2) Ange vilken komponent anmälan avser.

**Europaparlamentets  
och Rådets direktiv  
2006/22/EG**

2006/22/EG

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 DIREKTIV 2006/22/EG**

av den 15 mars 2006

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

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 102, 11.4.2006, s. 35)

Ändrad genom:

|                    |  | Officiella tidningen |      |           |
|--------------------|--|----------------------|------|-----------|
|                    |  | nr                   | sida | datum     |
| ► <b><u>M1</u></b> | Kommissionens direktiv 2009/4/EG av den 23 januari 2009    | L 21                 | 39   | 24.1.2009 |
| ► <b><u>M2</u></b> | Kommissionens direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009    | L 29                 | 45   | 31.1.2009 |
| ► <b><u>M3</u></b> | Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 | L 74                 | 8    | 19.3.2016 |

Rättad genom:► **C1** Rättelse, EUT L 256, 29.9.2009, s. 38 (2009/5/EG)



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

av den 15 mars 2006

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

(Text av betydelse för EES)

*Artikel 1*

**Syfte**

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

*Artikel 2*

**Kontrollsystem**

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

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

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

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

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

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

**▼B**

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

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

*Artikel 3***Statistik**

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

a) För kontroller på vägarna:

i) Typ av väg, det vill säga om det rör sig om en motorväg, en riksväg eller en annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i, för att motverka diskriminering.

ii) Typ av färdskrivare: analog eller digital.

b) För kontroller i företagens lokaler:

i) Typ av transportverksamhet, det vill säga om det rör sig om internationella eller nationella transporter, passagerar- eller godstrafik, transporter som utförs för egen eller annans räkning eller mot betalning eller annan ersättning.

ii) Storleken på företagets fordonspark.

iii) Typ av färdskrivare: analog eller digital.

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

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

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

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

*Artikel 4***Vägkontroller**

1. Vägkontroller skall genomföras på olika platser när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna.

**▼B**

2. Medlemsstaterna skall se till att
  - a) tillräcklig hänsyn tas till behovet av kontrollplatser på eller i närheten av befintliga och planerade vägar; om det är nödvändigt skall bensinstationer och andra säkra platser längs motorvägarna kunna fungera som kontrollplatser,
  - b) kontrollerna utförs enligt ett slumpmässigt rotationssystem med lämplig geografisk fördelning.
3. De kontrollmoment som skall ingå i vägkontroller fastställs i del A i bilaga I. Kontrollerna kan, om situationen så kräver, koncentreras till ett specifikt kontrollmoment.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2 skall vägkontrollerna utföras utan diskriminering. De tjänstemän som kontrollerar efterlevnaden får särskilt inte diskriminera på grundval av
  - a) i vilket land fordonet är registrerat,
  - b) i vilket land föraren är bosatt,
  - c) i vilket land företaget är etablerat,
  - d) resans start- och slutpunkt,
  - e) typ av färdskrivare: analog eller digital.
5. Tillsynstjänstemannen skall vara försedd med
  - a) en förteckning över de viktigaste kontrollmomenten, i enlighet med del A i bilaga I, och
  - b) standardkontrollutrustning, i enlighet med bilaga II.
6. Om en medlemsstat vid vägkontroll av föraren av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat finner att det föreligger omständigheter som ger anledning att anta att överträdelse har begåtts, som inte kan fastställas vid kontrollen på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna bistå varandra vid utredningen av ärendet.

*Artikel 5***Samordnade kontroller**

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

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

1. Kontroller i företagens lokaler skall organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller skall även utföras när allvarliga överträdelse av förordning (EEG) nr 3820/85 eller förordning (EEG) nr 3821/85 har avslöjats vid vägkontroller.

**▼B**

2. Kontroller i lokaler skall innehålla de kontrollmoment som anges i förteckningen i del A och del B i bilaga I.
3. Tillsynstjänstemannen skall vara försedd med
  - a) en förteckning över de viktigaste kontrollmomenten, i enlighet med del A och del B i bilaga I, och
  - b) standardkontrollutrustning, i enlighet med bilaga II.
4. Tillsynstjänstemännen i en medlemsstat skall vid kontrollen ta hänsyn till eventuell information från det utsedda samordnande organet i en annan medlemsstat, enligt artikel 7.1, om det berörda företagets verksamhet i denna andra medlemsstat.
5. Vid tillämpning av punkterna 1–4 skall kontroller som genomförs i de behöriga myndigheternas lokaler på grundval av relevanta dokument eller uppgifter som överlämnats av företag på myndigheternas begäran anses likvärdiga med kontroller som utförs i företagens lokaler.

*Artikel 7***Samverkan inom gemenskapen**

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

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

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

*Artikel 8***Informationsutbyte**

1. Information som bilateralt ställs till förfogande i enlighet med artikel 17.3 i förordning (EEG) nr 3820/85 eller artikel 19.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 7.2
  - a) minst var sjätte månad efter det att detta direktiv träder i kraft, och
  - b) på särskild begäran av en medlemsstat i enskilda fall.

## ▼B

2. Medlemsstaterna skall sträva efter att inrätta system för elektro-niskt informationsutbyte. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 12.2 fastställa gemensamma metoder för ett effektivt infor-mationsutbyte.

*Artikel 9***Riskvärderingssystem**

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

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

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

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

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

*Artikel 10***Rapport**

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

*Artikel 11***Bästa metoder**

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

Dessa riktlinjer skall offentliggöras i en tvåårsrapport från kommissio-nen.

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



**▼B**

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

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

*Artikel 12***Kommittéförfarande**

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

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

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

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

*Artikel 13***Genomförandebestämmelser**

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

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

*Artikel 14***Förhandlingar med tredjeländer**

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

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

*Artikel 15***Uppdatering av bilagorna**

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

**▼B***Artikel 16***Införlivande**

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

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

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

*Artikel 17***Upphävande**

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

*Artikel 18***Ikraftträdande**

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

*Artikel 19***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

**▼B***BILAGA I*

## DEL A

**VÄGKONTROLLER**

Följande moment skall i allmänhet ingå i vägkontrollerna:

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

**▼M1**

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

**▼B**

## Del B

**KONTROLLER I FÖRETAGENS LOKALER**

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

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

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

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

**▼B**

*BILAGA II*

**Standardutrustning för tillsynsenheter**

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

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

**▼M1**

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

## ▼ M3

## BILAGA III

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

| Nr       | RÄTTSLIG GRUND    | TYP AV ÖVERTRÄDELSE   | ALLVARLIGHETS-GRAD (1)                  |     |    |    |
|----------|-------------------|---|---|-----|----|----|
|          |                   |   | SAÖ                                     | MAÖ | AÖ | MÖ |
| <b>A</b> | <b>Besättning</b> |   |   |     |    |    |
| A1       | Artikel 5.1       | Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte   |   |     | X  |    |
| <b>B</b> | <b>Körtider</b>   |   |   |     |    |    |
| B1       | Artikel 6.1       | Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts                         | 9 tim < ... < 10 tim                    |     |    | X  |
| B2       |                   |   | 10 tim ≤ ... < 11 tim                   |     |    | X  |
| B3       |                   |   | 11 tim ≤ ...                            |     | X  |    |
| B4       |                   | Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar  | 13 tim 30 min ≤ ... och ingen rast/vila | X   |    |    |
| B5       |                   | Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs, om förlängning medgetts   | 10 tim < ... < 11 tim                   |     |    | X  |
| B6       |                   |   | 11 tim ≤ ... < 12 tim                   |     |    | X  |
| B7       |                   |   | 12 tim ≤ ...                            |     | X  |    |
| B8       |                   | Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar | 15 tim ≤ ... och ingen-rast/vila        | X   |    |    |
| B9       | Artikel 6.2       | Körtiden under en vecka överstigs   | 56 tim < ... < 60 tim                   |     |    | X  |
| B10      |                   |   | 60 tim ≤ ... < 65 tim                   |     |    | X  |
| B11      |                   |   | 65 tim ≤ ... < 70 tim                   |     | X  |    |
| B12      |                   | Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer  | 70 tim ≤ ...                            | X   |    |    |
| B13      | Artikel 6.3       | Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor  | 90 tim < ... < 100 tim                  |     |    | X  |
| B14      |                   |   | 100 tim ≤ ... < 105 tim                 |     |    | X  |
| B15      |                   |   | 105 tim ≤ ... < 112 tim 30 min          |     | X  |    |
| B16      |                   | Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor                                 | 112 tim 30 min ≤ ...                    | X   |    |    |

## ▼M3

| Nr       | RÄTTSLIG GRUND        | TYP AV ÖVERTRÄDELSE   | ALLVARLIGHETS-GRAD (1)        |     |    |    |
|----------|-----------------------|---|-------------------------------|-----|----|----|
|          |                       |   | SAÖ                           | MAÖ | AÖ | MÖ |
| <b>C</b> | <b>Raster</b>         |   |                               |     |    |    |
| C1       | Artikel 7             | Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast                              | 4 tim 30 min < ... < 5 tim    |     |    | X  |
| C2       |                       |   | 5 tim ≤ ... < 6 tim           |     |    | X  |
| C3       |                       |   | 6 tim ≤ ...                   |     | X  |    |
| <b>D</b> | <b>Viloperioder</b>   |   |                               |     |    |    |
| D1       | Artikel 8.2           | Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts    | 10 tim ≤ ... < 11 tim         |     |    | X  |
| D2       |                       |   | 8 tim 30 min ≤ ... < 10 tim   |     |    | X  |
| D3       |                       |   | ... < 8 tim 30 min            |     | X  |    |
| D4       |                       | Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts | 8 tim ≤ ... < 9 tim           |     |    | X  |
| D5       |                       |   | 7 tim ≤ ... < 8 tim           |     |    | X  |
| D6       |                       |   | ... < 7 tim                   |     | X  |    |
| D7       |                       | Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)                        | 3 tim + [8 tim ≤ ... < 9 tim] |     |    | X  |
| D8       |                       |   | 3 tim + [7 tim ≤ ... < 8 tim] |     |    | X  |
| D9       |                       |   | 3 tim + [... < 7 tim]         |     | X  |    |
| D10      | Artikel 8.5           | Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning                        | 8 tim ≤ ... < 9 tim           |     |    | X  |
| D11      |                       |   | 7 tim ≤ ... < 8 tim           |     |    | X  |
| D12      |                       |   | ... < 7 tim                   |     | X  |    |
| D13      | Artikel 8.6           | Otillräcklig reducerad veckovila (mindre än 24 timmar)                                | 22 tim ≤ ... < 24 tim         |     |    | X  |
| D14      |                       |   | 20 tim ≤ ... < 22 tim         |     |    | X  |
| D15      |                       |   | ... < 20 tim                  |     | X  |    |
| D16      |                       | Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts    | 42 tim ≤ ... < 45 tim         |     |    | X  |
| D17      | 36 tim ≤ ... < 42 tim |   |                               |     | X  |    |
| D18      | ... < 36 tim          |   |                               | X   |    |    |

## ▼ M3

| Nr       | RÄTTSLIG GRUND                      | TYP AV ÖVERTRÄDELSE   | ALLVARLIGHETS-GRAD (*) |     |    |    |   |
|----------|-------------------------------------|---|------------------------|-----|----|----|---|
|          |                                     |   | SAÖ                    | MAÖ | AÖ | MÖ |   |
| D19      | Artikel 8.6                         | Som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila   | ... < 3 tim            |     |    |    | X |
| D20      |                                     |   | 3 tim ≤ ... < 12 tim   |     |    | X  |   |
| D21      |                                     |   | 12 tim ≤ ...           |     | X  |    |   |
| <b>E</b> | <b>Undantaget avseende 12 dagar</b> |   |                        |     |    |    |   |
| E1       | Artikel 8.6a                        | Som inleds senare än tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående normala veckovila  | ... < 3 tim            |     |    |    | X |
| E2       |                                     |   | 3 tim ≤ ... < 12 tim   |     |    | X  |   |
| E3       |                                     |   | 12 tim ≤ ...           |     | X  |    |   |
| E4       | Artikel 8.6a b ii                   | Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmarsperioder   | 65 tim < ... ≤ 67 tim  |     |    | X  |   |
| E5       |                                     |   | ... ≤ 65 tim           |     | X  |    |   |
| E6       | Artikel 8.6a d                      | Körtid, under perioden 22.00–6.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har fler än en förare                                     | 3 tim < ... < 4,5 tim  |     |    | X  |   |
| E7       |                                     |   | 4,5 tim ≤ ...          |     | X  |    |   |
| <b>F</b> | <b>Arbetsorganisation</b>           |   |                        |     |    |    |   |
| F1       | Artikel 10.1                        | Samband mellan betalning och tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd  |                        |     | X  |    |   |
| F2       | Artikel 10.2                        | Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas |                        |     | X  |    |   |

(\*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse/MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse/AÖ = Allvarlig överträdelse/MÖ = Mindre överträdelse.

## 2. Grupper av överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (\*) (Färdskrivare)

| Nr       | RÄTTSLIG GRUND                      | TYP AV ÖVERTRÄDELSE  | ALLVARLIGHETSGRAD |     |    |    |  |
|----------|-------------------------------------|--|-------------------|-----|----|----|--|
|          |                                     |  | SAÖ               | MAÖ | AÖ | MÖ |  |
| <b>G</b> | <b>Installation av färdskrivare</b> |  |                   |     |    |    |  |
| G1       | Artiklarna 3.1 och 22.2             | Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, en färdskrivare används som inte har försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten) | X                 |     |    |    |  |

(\*) 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).

## ▼M3

| Nr       | RÄTTSLIG GRUND   | TYP AV ÖVERTRÄDELSE  | ALLVARLIGHETSGRAD   |     |    |    |
|----------|--|--|---|-----|----|----|
|          |  |  | SAÖ   | MAÖ | AÖ | MÖ |
| <b>H</b> | <b>Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad</b> |  |   |     |    |    |
| H1       | Artikel 23.1   | Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad   |   | X   |    |    |
| H2       | Artikel 27   | Föraren innehar och/eller använder fler än ett eget förarkort  |   | X   |    |    |
| H3       |  | Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort ( <i>beaktas som att framföra fordonet utan förarkort</i> )  | X   |     |    |    |
| H4       |  | Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av ( <i>beaktas som att framföra fordonet utan förarkort</i> )                            | X   |     |    |    |
| H5       |  | Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar ( <i>beaktas som att framföra fordonet utan förarkort</i> ) | X   |     |    |    |
| H6       |  | Artikel 32.1   | Färdskrivaren fungerar inte korrekt ( <i>t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering</i> ) |     | X  |    |
| H7       | Artiklarna 32.1 och 33.1                                       | Färdskrivaren använd på felaktigt sätt ( <i>t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.</i> )                      |   | X   |    |    |
| H8       | Artikel 32.3   | Användning av utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som registrerats av färdskrivaren   | X   |     |    |    |
| H9       |  | Förfalskning, döljande, hemlighållande eller förstörelse av uppgifterna på diagrambladen eller de uppgifter som lagras och överförs från färdskrivaren och/eller på förarkortet    | X   |     |    |    |
| H10      | Artikel 33.2   | Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter   |   | X   |    |    |
| H11      |  | Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år  |   | X   |    |    |
| H12      | Artikel 34.1   | Felaktig användning av diagramblad/förarkort   |   | X   |    |    |
| H13      |  | Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter  |   | X   |    |    |
| H14      |  | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter  |   | X   |    |    |
| H15      | Artikel 34.2   | Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter  |   | X   |    |    |
| H16      | Artikel 34.3   | Ingen manuell inmatning trots att detta krävs  |   | X   |    |    |
| H17      | Artikel 34.4   | Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multi-bemanning)  |   |     | X  |    |
| H18      | Artikel 34.5   | Felaktig användning av reglagen  |   | X   |    |    |



## ▼ M3

| Nr                                    | RÄTTSLIG GRUND           | TYP AV ÖVERTRÄDELSE   | ALLVARLIGHETSGRAD |     |    |    |
|---------------------------------------|--------------------------|---|-------------------|-----|----|----|
|                                       |                          |   | SAÖ               | MAÖ | AÖ | MÖ |
| <b>I</b>                              |                          |   |                   |     |    |    |
| <b>Inlämning av uppgifter</b>         |                          |   |                   |     |    |    |
| 11                                    | Artikel 36               | Vägran att kontrolleras   |                   | X   |    |    |
| 12                                    | Artikel 36               | Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna  |                   | X   |    |    |
| 13                                    |                          | Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant  |                   | X   |    |    |
| 14                                    | Artikel 36               | Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna  |                   | X   |    |    |
| 15                                    | Artikel 36               | Kan inte uppvisa ett förarkort, om föraren innehar ett sådant   |                   | X   |    |    |
| <b>J</b>                              |                          |   |                   |     |    |    |
| <b>Fungerar inte på fullgott sätt</b> |                          |   |                   |     |    |    |
| J1                                    | Artiklarna 37.1 och 22.1 | Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad  |                   | X   |    |    |
| J2                                    | Artikel 37.2             | Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt |                   | X   |    |    |

**Förordning (2004:865)  
om kör- och vilotider samt  
färdskrivare, m.m.**

2004:865

## Svensk författningssamling

Konsoliderad av Transportstyrelsen med anledning av ändringar i SFS 2005:18 och 637, 2006:15, 2007:216 och 306, 2008:55, 731, och 1288, 2009:918, 1102 och 1374, 2010:224, 1117 och 1620, 2011:816, och 1023, 2014:1273 och 1489, 2015:35, 2016:1106, 2017:849, 2017:1154



SFS 2004:865

### Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Utkom från trycket  
den 9 november 2004

Gäller från och med  
den 1 mars 2018

utfärdad den 28 oktober 2004.

Regeringen föreskriver följande.

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter finns i

1. 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,

2. 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, och

3. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter. (*SFS 2016:1106*)

2 § Denna förordning innehåller kompletterande bestämmelser till de rättsakter som anges i 1 §.

Förordningen innehåller även bestämmelser om förfarandet för kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare på väg och i företags lokaler.

#### 2 kap. Undantag

1 § Upphävd genom SFS 2016:1106.

2 § Artikel 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 ska inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med

1. 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 kilometer från den plats där företaget är beläget,

2. jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget,
3. fordon som uteslutande används på öar som har en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon,
4. 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,
5. fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, 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,
6. fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport,
7. fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar eller för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller av mjölkprodukter avsedda för djurfoder,
8. fordon som används för transport av djuravfall eller av djurkadaver som inte är avsedda som människoföda,
9. fordon som används för transport av levande djur från bondgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 100 kilometer, och
10. specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.

(SFS 2016:1106)

**3 §** Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag enligt de förutsättningar som anges i artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 3.3 i förordning (EU) nr 165/2014. (SFS 2016:1106)

### **3 kap. Upphävd genom SFS 2009:918**

## **4 kap. Färdskrivarutrustning**

### **Typgodkännande**

**1 §** Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 12.1, 15, 16.4 och 17.2 i förordning (EU) nr 165/2014 och enligt artikel 4 i genomförandeförordning (EU) 2016/799 och ska i övrigt fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige i fråga om typgodkännande av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad och färdskrivarkort. (SFS 2016:1106)

### **Installation och besiktning**

**2 §** Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.3, 23.4, 24.4 och 24.5 i förordning (EU) nr 165/2014. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll är behörig myndighet enligt artikel 24.6 i förordning (EU) nr 165/2014. (SFS 2016:1106)

**3 §** Godkännande av montörer, verkstäder och fordonstillverkare enligt artikel 24.1 och 24.2 i förordning (EU) nr 165/2014 ska ske genom ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta Transportstyrelsen om de ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar som beslutats enligt denna bestämmelse. (SFS 2016:1106)

**4 §** Kontroller och besiktningar enligt artikel 23 och avsnitt VI i bilaga 1 till förordning (EU) nr 165/2014 eller i fråga om färdskrivare som omfattas av artikel 1.3 i genomförandeförordning (EU) 2016/799 eller dess bilaga 1 C ska utföras av en godkänd verkstad. Sådana intyg som avses i avsnitt VI, punkt 1 i bilaga 1 till förordning (EU) nr 165/2014 får utfärdas av en godkänd verkstad eller, i fråga om en ny enhet, av tillverkaren eller den som företräder denne. (SFS 2016:1106)

**5 §** Besiktning av färdskrivarutrustning enligt avsnitt VI, punkt 3 b, i bilaga 1 till förordning (EU) nr 165/2014 i fråga om fordon registrerade i Sverige, ska utföras senast två år efter installation eller föregående besiktning av färdskrivaren enligt datum på färdskrivarens installationsskylt.

Om färdskrivarutrustningen inte genomgått en besiktning inom den tid som framgår av första stycket eller av artikel 23.1 i förordning (EU) nr 165/2014 får fordonet endast användas

1. vid provkörning i omedelbart samband med reparation av färdskrivaren,
2. för färd kortaste lämpliga väg till en godkänd verkstad för besiktning, samt
3. vid transport där färdskrivare inte krävs. (SFS 2016:1106)

**6 §** Om färdskrivarutrustningen uppfyller kraven skall verkstaden byta ut installationsskylten. Om det finns brister i färdskrivarutrustningen skall installationsskylten tas bort och inte ersättas med någon ny. En borttagen installationsskylt skall förstöras.

Om färdskrivarutrustningen har brister får fordonet brukas endast vid sådana transporter som avses i 5 §.

## Fälttester

7 § Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 21 i förordning (EU) nr 165/2014. (SFS 2016:1106)

## 5 kap. Färdskrivarkort

### Allmänt

**1 §** Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 26.1, 26.7, 28.1, 29.2 och 29.4 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska i övrigt fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 26.4, 30 och 31.

Transportstyrelsen prövar också frågor om utfärdande av färdskrivarkort och om återkallelse enligt 8 §. (SFS 2016:1106)

**2 §** Upphävd genom SFS 2016:1106.

### Giltighetstid

**3 §** Ett förarkort, ett företagskort och ett kontrollkort är giltigt i fem år. Ett verkstadskort är giltigt i ett år.

Ett färdskrivarkort som är omhändertaget eller återkallat gäller inte.

### Innehav m.m.

**4 §** Den som kör ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare ska inneha ett förarkort.

Ett förarkort får inte lånas ut eller överlåtas till någon annan. (SFS 2016:1106)

**5 §** Ett färdskrivarkort får inte användas för andra ändamål än som följer av förordning (EU) nr 165/2014. (SFS 2016:1106)

**6 §** Den verkstad, fordonstillverkare eller tillverkare av färdskrivare som erhållit verkstadskort skall upprätta en förteckning som för varje kort visar vilken montör som tilldelats kortet. Av förteckningen skall montörens namn och kortets

nummer framgå. En montör får inte tilldelas mer än ett kort. Kortet får inte brukas av någon annan än den som antecknats i förteckningen.

**7 §** Om ett företagskort, verkstadskort eller kontrollkort har förstörts eller inte fungerar, ska innehavaren återlämna kortet till Transportstyrelsen. Om ett sådant kort har förkommit eller stulits, ska innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen. (SFS 2016:1106)

#### **Återkallelse och omhändertagande**

**8 §** Ett förarkort, ett företagskort eller ett verkstadskort ska återkallas om kortet har förfälskats, om det används av någon annan än den som kortet har utfärdats för eller om det har utfärdats på grund av oriktiga uppgifter eller falska handlingar. (SFS 2016:1106)

**9 §** Ett förarkort, ett företagskort eller ett verkstadskort ska omhändertas om det på sannolika skäl kan antas att kortet kommer att återkallas med stöd av 8 §. Omhändertagande beslutas av Polismyndigheten. (SFS 2016:1106)

**10 §** Ett beslut om omhändertagande skall meddelas skyndsamt och delges den som kortet är utfärdat för. Beslutet och kortet skall inom 48 timmar skickas till Transportstyrelsen tillsammans med den utredning som har gjorts och uppgift om delgivning.

**11 §** Transportstyrelsen skall skyndsamt avgöra om färdskrivarkortet skall återkallas. Om återkallelse inte sker skall kortet omedelbart återlämnas till innehavaren.

**12 §** När ett förarkort har återkallats skall Transportstyrelsen sända den information om kör- och vilotider som lagrats på kortet till den som varit innehavare av kortet.

### **6 kap. Företagens kopiering och lagring av uppgifter samt förvaring av diagramblad**

**1 §** I artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014 finns bestämmelser om hur ett företag ska förvara diagramblad och på begäran visa upp dem för en behörig kontrolltjänsteman.

I artikel 10.5 i förordning (EG) nr 561/2006 finns bestämmelser om hur ett företag ska kopiera och bevara uppgifter från fordonsenheter och förarkort samt på begäran göra uppgifterna tillgängliga för en kontrolltjänsteman. (SFS 2016:1106)

**2 §** Kopiering av uppgifter enligt 1 § andra stycket ska ske för uppgifter från fordonsenheter inom 90 dagar och för uppgifter från förarkort inom 28 dagar, från dagen för registreringen av uppgiften.

De uppgifter som har kopierats ska bevaras i oförändrat och sökbart skick i minst ett år från dagen för registreringen av uppgiften och på begäran göras tillgängliga för en behörig kontrolltjänsteman. (SFS 2010:1117)

### **7 kap. Kontroller**

#### **Allmänt**

**1 §** Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg är Polismyndigheten. Behörig kontrolltjänsteman är en polisman eller bilinspektör.

Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen. Behörig kontrolltjänsteman är en särskilt förordnad tjänsteman vid styrelsen. (SFS 2014:1273)

**2 §** Kontroller ska ske regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de varje år täcker minst tre procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014. Av de kontrollerade arbetsdagarna ska minst 30 procent kontrolleras på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för sådana kontroller. (SFS 2016:1106)

**3 §** Behörig kontrolltjänsteman skall vara försedd med

– en förteckning över det som skall kontrolleras enligt 8 och 9 §§ samt, vid kontroll i företags lokaler, även det som skall kontrolleras enligt 12 §,

– utrustning för att kopiera, läsa och skriva ut uppgifter från den digitala färdskrivarens fordonsenhet och förarkort samt utrustning för att analysera sådana uppgifter eller sända uppgifterna till en central databas för analys,

– utrustning för kontroll av färdskrivardiagramblad,

– analysutrustning, med lämplig programvara, för att kontrollera och bekräfta digitala signaturer för uppgifter från den digitala färdskrivarens fordonsenhet och förarkort, samt

– analysprogram som kan ge en detaljerad hastighetsprofil för ett fordon före kontroll av färdskrivaren. (SFS 2009:1102)

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

**5 §** I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordonets färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll.

Provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276).

### Vägkontroller

**6 §** Minst sex gånger om året ska vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES, varvid respektive kontrollmyndighet arbetar på sitt eget territorium.

Transportstyrelsen ska svara för samordning med behöriga myndigheter i andra stater inom EES och med Polismyndigheten i fråga om genomförande av sådana kontroller. (SFS 2016:1106)

**7 §** Vägkontroller skall genomföras på olika platser när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna.

Kontrollerna får inte baseras särskilt på följande förhållanden:

1. i vilket land fordonet är registrerat,
2. i vilket land föraren är bosatt,
3. i vilket land företaget är etablerat,
4. resans start- och slutpunkt, samt
5. typ av färdskrivare, analog eller digital.

**8 §** Vid vägkontroller skall följande kontrolleras:

1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila samt diagrambladen för innevarande dag och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 dagarna eller de uppgifter för minst samma period som finns lagrade på förarkorten eller i färdskrivarens minne eller utskriften.

2. Färdskrivarens funktion, att periodisk besiktning skett inom föreskriven tid enligt 4 kap. 5 § samt eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort.

3. Sådan blankett som ska användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren under innevarande vecka eller under den sista dag som föraren kört under föregående vecka, har kört ett annat fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

Om situationen kräver det får kontrollerna koncentreras till ett specifikt kontrollmoment. (SFS 2016:1106)

**9 §** Vid vägkontroller ska i förekommande fall även följande kontrolleras:

1. Fordonets hastighet under den period som avses i artikel 36 i förordning (EU) nr 165/2014.

2. Fordonets momentana hastigheter som registrerats av färdskrivaren under högst de senaste 24 timmarnas användning av fordonet.

3. Att utrustning inte är installerad eller används i färdskrivaren som är avsedda att förstöra, dölja, manipulera eller ändra uppgifter eller att störa någon del av det elektroniska utbytet av uppgifter mellan färdskrivarens komponenter eller som hindrar eller ändrar uppgifter på ett sådant sätt före kryptering.

Kontrollen enligt första stycket 1 ska avse om eller vid vilka tillfällen fordonet under längre tid än en minut enligt färdskrivaren har överskridit den tillåtna hastigheten 90 kilometer i timmen för lastbilar med en totalvikt över 12 ton eller 105 kilometer i timmen för bussar med en totalvikt över 5 ton. (SFS 2016:1106)

**10 §** Om det vid en vägkontroll av ett i Sverige registrerat fordon i en annan stat inom EES framkommer omständigheter som ger anledning att anta att föraren har begått en överträdelse som inte kan styrkas under kontrollförfarandet på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall på begäran Transportstyrelsen bistå den behöriga myndigheten i den berörda staten vid utredningen av ärendet.

### Kontroll i företags lokaler

**11 §** Kontroller i företagslokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Sådana kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelse av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 har upptäckts vid vägkontroller.

Vid kontrollerna ska hänsyn tas till eventuell information från det organ som ansvarar för samordningen med den behöriga myndigheten i en annan stat inom EES om det berörda företags verksamhet i den staten. (SFS 2016:1106)

**12 §** Vid kontroller i företagslokaler skall, förutom det som framgår av 8 och 9 §§, följande kontrolleras:

1. veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,
2. tvåveckorsgränsen för körtid, samt
3. diagramblad, uppgifter och utskrifter från fordonsenheter och förarkort.

Om en överträdelse upptäcks vid kontrollen, får företagets medansvar för andra aktörer i transportkedjan kontrolleras. Detta innefattar även kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att reglerna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.

En kontroll i företagets lokaler kan ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument eller uppgifter som begärs in från företaget. (SFS 2016:1106)

**13 §** Vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelse eller allvarliga överträdelse av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). (SFS 2016:1106)

### 8 kap. Utbyte av information

**1 §** Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 40 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. (SFS 2016:1106)

**2 §** Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller på väg som styrelsen behöver för



att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. Uppgifterna ska vara indelade i följande kategorier:

1. Typ av väg, som kan vara motorväg, riksväg eller annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i.

2. Typ av färdskrivare, analog eller digital.

Polismyndigheten ska samtidigt upplysa om hur många färdskrivare som har kontrollerats vid vägkontroller under det föregående året och antalet konstaterade överträdelser mot bestämmelserna i 9 kap. 1-5 §§ i denna förordning och vad överträdelserna bestått i. (SFS 2014:1273)

**2 a §** Skatteverket ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller kontroll. (SFS 2010:1620)

**2 b §** Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska informera Transportstyrelsen om förhållanden som noteras i samband med tillsyn och som kan leda till att sanktionsavgift påförs ackrediterat kontrollorgan eller fordonstillverkare. (SFS 2016:1106)

**3 §** Uppgifter enligt artikel 22.2 i förordning (EG) nr 561/2006 ska utbytas den 1 maj och den 1 november varje år och även på särskild begäran av en stat inom EES. För detta ändamål ska Transportstyrelsen använda en enhetlig rapporteringsblankett som utarbetats av kommissionen. (SFS 2016:1106)

## **9 kap. Ansvarsbestämmelser m. m.**

**1 §** Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning eller bryter mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen.

**2 §** Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaksamhet

1. lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, eller

2. bryter mot förbud som meddelats enligt artikel 16.4 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen.

Ansvar enligt första stycket 1 inträder inte om den oriktiga uppgiften saknat betydelse för frågan om typgodkännande eller om uppgiften i övrigt inte varit ägnad att vilseleda.

**3 §** Till penningböter döms den som utan lov uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning enligt artikel 22.5 i förordning (EU) nr 165/2014. (SFS 2016:1106)

**4 §** Till penningböter döms den medlem av en fordonsbesättning som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot artikel 5.1 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014.

**5 §** Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot

1. artikel 6, 7, 8.2 eller 8.5–8.6 a första stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014, eller

2. artikel 3.1, 27.2, 32.1, 33.1 tredje stycket, 34, 36.1, 36.2, 37.1 andra stycket eller artikel 37.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen.

Bestämmelser om att påföra sanktionsavgift för vissa överträdelser som har begåtts utanför Sverige finns i 9 §.

**6 §** Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaksamhet använder en färdskrivare som inte har besiktigats i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 23.1 förordning (EU) nr 165/2014.

**7 §** Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som bryter mot

1. artikel 10.1, 10.2, eller 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014,

2. artikel 33.1 första och andra stycket eller 37.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen,

3. artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen, eller

4. 5 kap. 7 § i fråga om företagskort.

Sanktionsavgift enligt första stycket 3 och avsnitt 2 i bilagan ska påföras bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna har varit så bristfälliga att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 10 kap. 3 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas.

**7 a §** Sanktionsavgift ska påföras den näringsidkare som bryter mot

1. artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014,

2. artikel 22.1 eller 22.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen,

3. 5 kap. 6 §, eller

4. 5 kap. 7 § i fråga om verkstadskort.

**8 §** I de fall som avses i 4, 5, 6 eller 9 § ska sanktionsavgift påföras transportföretaget, om det inte gjort vad som har ankommit på företaget för att hindra överträdelsen. Transportföretagets ansvar gäller även om förarens överträdelse har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

**9 §** Sanktionsavgift ska påföras den förare som har brutit mot artikel 6, 7, 8.2, 8.5–8.6 a första stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014, om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Sanktionsavgift ska inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen.

**10 §** Ansvar enligt denna förordning inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller om sanktionsavgift kan påföras enligt förordningen. (*SFS 2010:1620*)

**11 §** Den avgiftsskyldige ska helt eller delvis befrias från sanktionsavgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Vid prövningen av denna fråga ska det särskilt beaktas

1. om överträdelsen berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdra åt någon annan att göra det,

2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka,

3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa, eller

4. om överträdelsen saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

## 10 kap. Övriga bestämmelser

### Hindrande av fortsatt färd

**1 §** En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats skall en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då förordningen (EG) 561/2006 har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten.

### Sanktionsavgift

*Prövningsmyndighet*

**2 §** Frågor om påförande av sanktionsavgift enligt 9 kap. 7-9 §§ prövas av Transportstyrelsen.

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

Innan sanktionsavgift påförs någon ska denne ges tillfälle till att yttra sig.

#### *Avgiftens storlek*

**3 §** Sanktionsavgift enligt 9 kap. 7-9 §§ ska påföras med de belopp som anges i bilagan till denna förordning. Avgiften för en enskild överträdelse enligt 9 kap. 9 § får dock inte överstiga 4 000 kronor.

Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet uppgå till högst

1. tiotusen kronor för en förare, och
2. åttahundratusen kronor för en näringsidkare eller ett transportföretag.

En Sanktionsavgift enligt andra stycket 2, som inte avser överträdelser enligt avsnitt 2 i bilagan, får inte överstiga en procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas. (SFS 2016:1106)

**4 §** Upphävd genom SFS 2010:1620

#### *Förskott*

**5 §** Om den som enligt 9 kap. 9 § ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Förskottet ska betalas till Polismyndigheten. (SFS 2015:35)

**6 §** Om det förskott som anges i 5 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färdan. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift slutligt påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. (SFS 2015:35)

**7 §** Har beslut om förskott för sanktionsavgift fattats, får sanktionsavgiften inte påföras med ett högre belopp än förskottet. (SFS 2009:1374)

**8 §** En polisman eller bilinspektörs beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färdan ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färdan gäller enligt 6 §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften, och
2. upphäva det beslut som gäller enligt 6 §, om det finns synnerliga skäl.

Punkterna 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift. (SFS 2015:35)

**9 §** Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterskänks, ska det överskjutande beloppet återbetalas. (SFS 2009:1374)

#### *Betalning av sanktionsavgifter*

**10 §** Sanktionsavgifter ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet vunnit laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet.

Sanktionsavgifter ska betalas till Transportstyrelsen. (SFS 2009:1374)

*Verkställighet*

**11 §** När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utskökningsbalken. (SFS 2010:1620)

**12 §** Sanktionsavgift får påföras bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts. (SFS 2010:1620)

**13 §** En sanktionsavgift faller bort, om beslut om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet vann laga kraft. (SFS 2010:1620)

**Överklagande**

**14 §** 1 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens beslut enligt 2 kap. 3 § får överklagas hos regeringen.

Följande beslut får inte överklagas:

1. Polismyndighetens beslut enligt 5 kap. 9 §,
2. en polismanns beslut enligt 5 och 6 §§, och
3. Transportstyrelsens beslut enligt 8 §. (SFS 2014:1273)

**Underrättelser**

**15 §** När en domstol dömt en förare som inte har sin hemvist i Sverige för något brott enligt denna förordning, skall en kopia av domen eller beslutet sändas till Transportstyrelsen.

**Bemyndigande**

**16 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. det system för riskvärdering som avses i 7 kap. 13 §,
2. verkställigheten av förordning (EU) nr 165/2014, genomförandeförordning (EU) 2016/799, förordning (EG) nr 561/2006 och denna förordning, och
3. avgifter för kontroll i företags lokaler och för ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Föreskrifter om kontroll ska meddelas efter att Polismyndigheten har hörts. (SFS 2016:1106)

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2018.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före ikraftträdandet.

På regeringens vägnar  
TOMAS ENEROTH

Ellika Eriksson  
(Näringsdepartementet)

---

2005:18 (ändring i 7 kap. 6 §) trädde i kraft den 1 april 2005.

---

2005:637 (ändring i 2 kap. 1 §) trädde i kraft den 5 augusti 2005.

---

2006:15 (ändring i 2 kap. 1 §) trädde i kraft den 1 februari 2006.

2007:216 (7 kap. 3-10 §§ betecknas 7 kap. 5-12 §§, ändringar i de nya 7 kap. 6-12 §§ och i 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 3 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 2 §, 8 kap. 1-3 §§, 9 kap. 4-7 och 9 §§, 10 kap. 1 och 5 §§ samt införande av 7 kap. 3, 4 och 13 §§) trädde i kraft den 23 maj 2007.

2007:306 (ändring i 7 kap. 7 och 8 §§) trädde i kraft den 19 juni 2007.

2008:55 (ändring i 7 kap. 8 §) trädde i kraft den 1 april 2008.

2008:731 (ändring i 3 kap. 2 § och upphävande av 3 kap. 1 §) trädde i kraft den 10 september 2008.

2008:1288 (ändring i 2 kap. 3 §, 3 kap. 2 §, 4 kap. 1-3 §§, 5 kap.1, 7 och 10-12 §§, 7 kap. 2, 6 och 10 §§, 8 kap. 1-3 §§, 10 kap. 2, 4 och 5 §§ samt upphävande av 10 kap. 3 §) trädde i kraft den 1 januari 2009.

2009:918 (ändring i 10 kap. 2 § och upphävande av 3 kap.) trädde i kraft den 10 september 2009.

2009:1102 (ändring i 7 kap. 3, 9 §§ samt 9 kap. 4 §) trädde i kraft den 31 december 2009.

2009:1374 (nuvarande 9 kap. 10 § samt 10 kap. 2, 4 och 5 ska betecknas 9 kap. 11 § samt 10 kap. 11, 12 och 13 §§, ändring i 9 kap. 5 § och de nya 9 kap. 11 § samt 10 kap. 11 och 13 §§ samt rubriken till 9 kap. och införande av 9 kap. 10 §, 10 kap., 2-10 §§ och nya rubriker närmast före 10 kap. 2, 3, 5 och 10 §§) trädde i kraft den 1 januari 2010.

2010:224 (ändring i 9 kap. 5, 9, 10 §§) trädde i kraft den 4 juni 2010.

2010:1117 (ändring i 6 kap. 2 § och 9 kap. 7 § samt införande av rubriker före 10 kap. 11, 12 och 13 §§) trädde i kraft den 1 november 2010.

2010:1620 (upphävande av 9 kap. 8 § 10 kap. 4 §, nuvarande 9 kap. 9-11 §§ och 10 kap. 11-13 §§ ska betecknas 9 kap. 8-10 §§ respektive 10 kap. 14-16 §§, ändringar i 7 kap. 1 och 2 §§, 8 kap. 2 §, 9 kap. 5-7 §§, 10 kap. 2, 3 och 5 §§ samt de nya 9 kap. 8-10 §§ och 10 kap. 16 §, rubrikerna närmast före 10 kap. 11, 12 och 13 §§ flyttade till närmast före 10 kap. 14, 15 respektive 16 §§, införande av 8 kap. 2a §, 9 kap. 11 § och 10 kap. 11-13 §§ och närmast före 10 kap. 11 § en ny rubrik samt en ny bilaga) trädde i kraft 1 januari 2011.

Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före den 1 januari 2011.

2011:816 (ändring i 4 kap. 3 §) trädde i kraft den 1 augusti 2011.

2011:1023 (ändring i 2 kap. 2 § och 5 kap. 2 §) trädde i kraft den 1 november 2011.

2014:1273 (ändring i 5 kap. 1 och 9 §§, 7 kap. 1 och 6 §§, 8 kap. 2 §, 10 kap. 5, 8, 14 och 16 §§) trädde i kraft den 1 januari 2015.

2015:35 (ändring i 10 kap. 5 – 6 §§ och 8 §) trädde i kraft 1 mars 2015.

2014:1489 (ändring i 1 kap. 1 §, ändrad numrering i 2 kap 2 §, ändring i 4 kap. 2 – 3 §§, 9 kap. 5 §, 7 – 8 §§, 10 kap. 16 § och bilagan) trädde i kraft den 2 mars

2016:1106 (upphävande av 2 kap. 1 § och 5 kap. 2 §, ändring i 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 3 §§, 4 kap. 1–5 §§, 5 kap. 1, 4, 5 och 7–9 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 2, 6, 8, 9, 11–13 §§, 8 kap. 1 och 3 §§, 9 kap. 1–3, 5–9 §§ och 10 kap. 3 och 16 §§ och bilagan, införande av 4 kap. 7 §, 8 kap. 2 b § och 9 kap. 7 a §, och närmast före 4 kap 7 § en ny rubrik) trädde i kraft den 1 januari 2017.

Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före den 1 januari 2017.

---

2017:849 (upphävande av bilagan. Ändring i 2 kap. 2§, 9 kap. 1,2 och 4-9§§ och 10 kap. 2 och 3. Införas en ny bilaga) trädde i kraft 1 oktober 2017.

Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före den 1 oktober 2017.

---

2017:1154 (ändring i 9 kap. 7 och 11 §§, 10 kap. 3 § och bilagan ska ha följande lydelse). Träder i kraft 1 mars 2018. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före ikraftträdandet.

## 1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

## Bilaga

## Överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006

| Nr                  | Rättslig grund | Typ av överträdelse   | Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)   |  |       |       |
|---------------------|----------------|---|---|--|-------|-------|
|                     |                |   | SAÖ   | MAÖ  | AÖ    | MÖ    |
| <b>A Besättning</b> |                |   |   |  |       |       |
| A1                  | Artikel 5.1    | Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte   |   |  | 1000  |       |
| <b>B Körtider</b>   |                |   |   |  |       |       |
| B1                  | Artikel 6.1    | Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts | 9 tim <...< 10 tim  |  |       | 500   |
| B2                  |                |   | 10 tim ≤...< 11 tim   |  |       | 1 000 |
| B3                  |                |   | 11 tim ≤...< 12 tim för varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen över-skridits ökar avgiften med 500 kr | 4 000  |       |       |
| B4                  |                |   | Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar      | 13 tim 30 min ≤...<14 tim 30 min och ingen rast/vila<br>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som | 8 000 |       |

|    |  |  |       |       |       |     |
|----|--|--|-------|-------|-------|-----|
|    |  | gränsen över-skridits ökar avgiften med 1 000 kr   |       |       |       |     |
| B5 | Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs, om förlängning medgetts  | 10 tim<br><...<<br>11 tim  |       |       |       | 500 |
| B6 |  | 11 tim<br>≤...<<br>12 tim  |       |       | 1 000 |     |
| B7 |  | 12 tim<br>≤...< 13<br>tim<br>För varje ytter-<br>ligare på-<br>börjad period om 1 tim som gränsen över-skridits ökar avgiften med 500 kr |       | 4 000 |       |     |
| B8 | Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller viloperiod om minst 4,5 timmar | 15 tim<br>≤...<<br>och ingen rast/vila<br>För varje ytter-<br>ligare på-<br>börjad period om 1 tim som gränsen över-skridits ökar        | 8 000 |       |       |     |



|     |             |                                   |  |                      |       |       |     |
|-----|-------------|-----------------------------------|--|----------------------|-------|-------|-----|
|     |             |                                   | avgiften med 1 000 kr  |                      |       |       |     |
| B9  | Artikel 6.2 | Körtiden under en vecka överstigs | 56 <...< 60 tim  |                      |       |       | 500 |
| B10 |             |                                   | 60 tim ≤...< 65 tim  |                      |       | 1 000 |     |
| B11 |             |                                   | 65 tim ≤...< 70 tim  |                      | 4 000 |       |     |
| B12 |             |                                   | 70 tim ≤...< 74 tim<br>För varje ytterligare påbörjad period om 4 tim som gränsen över-skridits ökar avgiften med 1 000 kr | 8 000                |       |       |     |
| B13 | Artikel 6.3 |                                   | Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor   | 90 tim <...< 100 tim |       |       |     |
| B14 |             | 100 tim ≤...< 105 tim             |  |                      |       | 1 000 |     |
| B15 |             | 105 tim ≤...< 112 tim 30 min      |  |                      | 4 000 |       |     |
|     |             |                                   |  |                      |       |       |     |

|     |               |   |  |       |       |       |     |
|-----|---------------|---|--|-------|-------|-------|-----|
| B16 |               | Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor | 112 tim<br>30 min<br>≤...<<br>122 tim<br>30 min<br>För varje ytterligare påbörjad period om 10 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr | 8 000 |       |       |     |
| C   | <b>Raster</b> |   |  |       |       |       |     |
| C1  | Artikel 7     | Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast                          | 4 tim<br>30 min<br><...<<br>5 tim  |       |       |       | 500 |
| C2  |               |   | 5 tim<br>≤...<<br>6 tim  |       |       | 1 000 |     |
| C3  |               |   | 6 tim<br>≤...<<br>6 tim 30 min<br>För varje ytterligare påbörjad period om 30 min som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr                    |       | 4 000 |       |     |

| D  |             | Viloperioder   |  |                         |       |     |
|----|-------------|--|--|-------------------------|-------|-----|
| D1 | Artikel 8.2 | Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte har medgetts | 10 tim<br>≤...<<br>11 tim  |                         |       | 500 |
| D2 |             |  | 8 tim<br>30 min<br>≤...<<br>10 tim   |                         | 1 000 |     |
| D3 |             |  | 8 tim<br>≤...< 8<br>tim 30<br>min<br>För varje<br>ytter-<br>ligare<br>på-<br>börjad<br>period<br>om 1 tim<br>som<br>gränsen<br>under-<br>skridits<br>ökar<br>avgiften<br>med<br>500 kr | 4 000                   |       |     |
| D4 |             |  | Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts  | 8 tim<br>≤...<<br>9 tim |       |     |
| D5 |             |  | 7 tim<br>≤...<<br>8 tim  |                         | 1 000 |     |
| D6 |             |  | 6tim<br>≤...<<br>7 tim<br>För varje<br>ytter-<br>ligare<br>på-<br>börjad<br>period<br>om 1 tim<br>som<br>gränsen<br>under-<br>skridits<br>ökar   | 4 000                   |       |     |

|     |             |  |   |  |       |       |      |
|-----|-------------|--|---|--|-------|-------|------|
|     |             |  | avgiften med 500 kr   |  |       |       |      |
| D7  |             | Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar) | 3 tim + [8 tim ≤... < 9 tim]  |  |       |       | 500  |
| D8  |             |  | 3 tim + [7 tim ≤... < 8 tim]  |  |       | 1 000 |      |
| D9  |             |  | 3 tim + [6 tim ≤... < 7 tim]<br>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr |  | 4 000 |       |      |
| D10 | Artikel 8.5 | Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning | 8 tim ≤... < 9 tim  |  |       |       | 5 00 |
| D11 |             |  | 7 tim ≤... < 8 tim  |  |       | 1 000 |      |
| D12 |             |  | 6 tim ≤... < 7 tim<br>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen under-   |  | 4 000 |       |      |

|     |                |   |   |  |       |       |     |
|-----|----------------|---|---|--|-------|-------|-----|
|     |                |   | skridits<br>ökar<br>avgiften<br>med<br>500 kr   |  |       |       |     |
| D13 | Artikel<br>8.6 | Otillräcklig reducerad<br>veckovila (mindre än 24<br>timmar)                                | 22 tim<br>≤...<<br>24 tim   |  |       |       | 500 |
| D14 |                |   | 20 tim<br>≤...<<br>22 tim   |  |       | 1 000 |     |
| D15 |                |   | 18<br>tim≤...<<br>20 tim<br>För varje<br>ytter-<br>ligare<br>på-<br>börjad<br>period<br>om 2 tim<br>som<br>gränsen<br>under-<br>skridits<br>ökar<br>avgiften<br>med<br>500 kr |  | 4 000 |       |     |
| D16 |                | Otillräcklig veckovila<br>(mindre än 45 timmar),<br>om reducerad veckovila<br>inte medgetts | 42 tim<br>≤...<<br>45 tim   |  |       |       | 500 |
| D17 |                |   | 36 tim<br>≤...<<br>42 tim   |  |       | 1 000 |     |
| D18 |                |   | 33<br>tim≤...<<br>36 tim<br>För varje<br>ytter-<br>ligare<br>på-<br>börjad<br>period<br>om 3 tim<br>som<br>gränsen<br>under-  |  | 4 000 |       |     |

|          |  |   |  |       |       |       |     |
|----------|--|---|--|-------|-------|-------|-----|
|          |  |   | skridits<br>ökar<br>avgiften<br>med<br>500 kr  |       |       |       |     |
| D19      |  | Veckovila som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmars-perioder efter föregående veckovila          | ...<<br>3 tim  |       |       |       | 500 |
| D20      | 3 tim<br>≤...<<br>12 tim   |   |  |       | 1 000 |       |     |
| D21      | 12 tim<br>≤...<<br>15 tim<br>För varje<br>ytter-<br>ligare<br>på-<br>börjad<br>period<br>om 3 tim<br>som<br>gränsen<br>under-<br>skridits<br>ökar<br>avgiften<br>med<br>500 kr |   |  | 4 000 |       |       |     |
| <b>E</b> | <b>Undantaget avseende 12 dagar</b>  |   |  |       |       |       |     |
| E1       | Artikel<br>8.6a  | Veckovila som inleds senare än tolv på varandra följande 24-timmars-perioder efter föregående normala veckovila | ...<<br>3 tim  |       |       |       | 500 |
| E2       |  |   | 3 tim<br>≤...<<br>12 tim   |       |       | 1 000 |     |
| E3       |  |   | 12 tim<br>≤...<<br>15 tim<br>För varje<br>ytter-<br>ligare på-<br>börjad<br>period<br>om 3 tim<br>som<br>gränsen |       | 4 000 |       |     |

|          |                           |   |   |       |       |       |  |
|----------|---------------------------|---|---|-------|-------|-------|--|
|          |                           |   | underskridits ökar avgiften med 500 kr  |       |       |       |  |
| E4       | Artikel 8.6a b ii         | Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmarsperioder   | 65 tim <...≤ 67 tim   |       |       | 1 000 |  |
| E5       |                           |   | 63 tim<...≤ 65 tim<br>För varje ytterligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr         |       | 4 000 |       |  |
| E6       | Artikel 8.6a d            | Körtid, under perioden 22.00-06.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har haft fler än en förare | 3 tim <...< 4,5 tim   |       |       | 1 000 |  |
| E7       |                           |   | 4,5 tim ≤...< 6 tim<br>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim 30 min som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr |       | 4 000 |       |  |
| <b>F</b> | <b>Arbetsorganisation</b> |   |   |       |       |       |  |
| F1       | Artikel 10.1              | Samband mellan betalning och tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd                                  |   | 6 000 |       |       |  |

|  |              |   |  |       |  |  |  |
|--|--------------|---|--|-------|--|--|--|
| F2   | Artikel 10.2 | Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas |  | 6 000 |  |  |  |
| F3   | Artikel 10.4 | Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006  |  | 6 000 |  |  |  |
| (*) SAÖ =Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ =Mycket allvarlig överträdelse, AÖ =Allvarlig överträdelse, MÖ =Mindre överträdelse |              |   |  |       |  |  |  |

#### Överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014

| Nr       | Rättslig grund   | Typ av överträdelse  | Allvarlighetsgrad (*) |       |    |    |
|----------|--|--|-----------------------|-------|----|----|
|          |  |  | SAÖ                   | MAÖ   | AÖ | MÖ |
| <b>G</b> | <b>Installation av färdskrivare</b>                            |  |                       |       |    |    |
| G1       | Artiklarna 3.1 och 22.2  | Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, en färdskrivare används som inte försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten) | 20 000                |       |    |    |
| <b>H</b> | <b>Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad</b> |  |                       |       |    |    |
| H1       | Artikel 23.1   | Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad   |                       | 2 000 |    |    |
| H2       | Artikel 27   | Föraren innehar eller använder fler än ett eget förarkort  |                       | 6 000 |    |    |
| H3       |  | Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort  | 20 000                |       |    |    |
| H4       |  | Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av  | 20 000                |       |    |    |
| H5       |  | Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar   | 8 000                 |       |    |    |
| H6       | Artikel 32.1   | Färdskrivaren fungerar inte korrekt (t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering)   |                       | 4 000 |    |    |



|     |                          |   |  |                 |       |     |
|-----|--------------------------|---|--|-----------------|-------|-----|
| H7  | Artiklarna 32.1 och 33.1 | Färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)   |  | 4 000           |       |     |
| H10 | Artikel 33.2             | Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras.<br>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.<br>Uppgifter saknas helt för ett fordon. |  | 6 000<br>20 000 |       |     |
| H11 |                          | Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras.<br>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.<br>Uppgifterna saknas helt för ett fordon.    |  | 6 000<br>20 000 |       |     |
| H12 | Artikel 34.1             | Felaktig användning av diagramblad eller förarkort  |  | 4 000           |       |     |
| H13 |                          | Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter   |  | 4 000           |       |     |
| H14 |                          | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter   |  | 4 000           |       |     |
| H15 | Artikel 34.2             | Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter   |  | 4 000           |       |     |
| H16 | Artikel 34.3             | Ingen manuell inmatning trots att detta krävs   |  | 2 000           |       |     |
| H17 | Artikel 34.4             | Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemannning)   |  |                 | 1 000 |     |
| H18 | Artikel 34.5             | Felaktig användning av reglagen   |  | 2 000           |       |     |
| H19 | Artikel 34.1             | Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av relevanta uppgifter   |  |                 |       | 500 |
| H20 |                          | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter  |  |                 |       | 500 |
| H21 | Artikel 34.2             | Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter  |  |                 |       | 500 |

| <b>I Inlämning av uppgifter</b>  |                          |   |  |       |       |     |
|--|--------------------------|---|--|-------|-------|-----|
| I1   | Artikel 36               | Vägran att kontrolleras   |  | 4 000 |       |     |
| I2   |                          | Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna  |  | 4 000 |       |     |
| I3   |                          | Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant  |  | 4 000 |       |     |
| I4   |                          | Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna  |  | 4 000 |       |     |
| I5   |                          | Kan inte uppvisa förarkort, om föraren innehar ett sådant   |  | 4 000 |       |     |
| <b>J Fungerar inte på fullgott sätt</b>  |                          |   |  |       |       |     |
| J1   | Artiklarna 37.1 och 22.1 | Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad  |  | 4 000 |       |     |
| J2   | Artikel 37.2             | Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt |  | 4 000 |       |     |
| <b>K Ifyllt information</b>  |                          |   |  |       |       |     |
| K1   | Artikel 34.6             | Efternamn saknas på diagrambladet   |  | 2 000 |       |     |
| K2   |                          | Förnamn saknas på diagrambladet   |  | 2 000 |       |     |
| K3   |                          | Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas  |  |       | 1 000 |     |
| K4   |                          | Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas   |  |       |       | 500 |
| K5   |                          | Registreringsnummer saknas på diagrambladet   |  |       |       | 500 |
| K6   |                          | Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet   |  |       | 1 000 |     |
| K7   |                          | Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet  |  |       |       | 500 |
| K8   |                          | Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet   |  |       |       | 500 |
| K9   | Artikel 34.7             | Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren  |  |       |       | 500 |
| (*) SAÖ =Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ =Mycket allvarlig överträdelse, AÖ =Allvarlig överträdelse, MÖ =Mindre överträdelse |                          |   |  |       |       |     |

## Överträdelse av denna förordning

| Nr       | Rättslig grund                    | Typ av överträdelse   | Avgift i kronor |
|----------|-----------------------------------|---|-----------------|
| <b>L</b> | <b>Färdskrivarutrustning m.m.</b> |   |                 |
| L1       | 5 kap.<br>6 §                     | Inte upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort                                 | 4 000           |
| L2       |                                   | Tilldelat montör mer än ett verkstadskort   | 4 000           |
| L3       |                                   | Kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen                     | 4 000           |
| L4       | 5 kap.<br>7 §<br>andra stycket    | Inte anmält stulet eller förkommet företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen | 4 000           |

## 2.Sanktionsavgifter då företagskontroll inte har kunnat genomföras

| Rättslig grund                             | Typ av överträdelse   | Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 |
|--|---|--|
| Artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014 | Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman (första tillfället)<br>För varje ytterligare tillfälle, inom en tidsperiod på tre år från det att det första beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft, då dessa regler inte iakttagits ökar avgiften per fordon med 20 000 kr. | 20 000   |

# AETR-överenskommelsen

AETR

Av Transportstyrelsen konsoliderat dokument utan juridisk status. Översättningen överrensstämmer med i Sverige publicerade internationella överenskommelser (SÖ 1973:53, 1983:58, 1992:40, 2012:11, 2012:12, 2012:13 och 2012:14).

FÖRENTA NATIONERNA

S

## Ekonomiska och sociala rådet

Original: ENGELSKA OCH FRANSKA

### EKONOMISKA KOMMISSIONEN FÖR EUROPA

#### KOMMITTÉN FÖR INLANDSTRANSPORTER

Arbetsgruppen för vägtransporter

#### HARMONISERING AV BESTÄMMELSER FÖR INTERNATIONELLA VÄGTRANSPORTER OCH UNDERLÄTTANDE AV DENNA VERKSAMHET

Konsoliderad text från den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

#### INLEDNING

För att göra det lättare att förstå och läsa den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR), som undertecknades den 1 juli 1970, har sekretariatet tagit fram en konsoliderad version av avtalet. I den versionen ingår de relevanta ändringar som har förts in i avtalet sedan det först undertecknades. **Denna konsoliderade version har ingen juridisk status.**

Den konsoliderade texten omfattar det ursprungliga avtalet (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564), ändringarna 1-5 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/ : TRANS/SC.1/375/Add.1. ändringarna 1-5 vilka trädde i kraft den 3 augusti 1983, den 24 april 1992, den 28 februari 1995, den 27 februari 2004 och den 16 juni 2006) samt den sjätte och senaste ändringen (ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1) som trädde i kraft 20 september 2010.

Denna konsoliderade version föregås av en icke-officiell innehållsförteckning som tagits fram av sekretariatet för att göra det lättare att söka i dokumentet.

## INNEHÅLL

### Omfattning av AETR

- Artikel 1** Definitioner
- Artikel 2** Omfattning
- Artikel 3** Tillämpning av vissa bestämmelser i avtalet om vägtransporter med fordon som är registrerade i icke-fördragsslutande stater
- Artikel 4** Allmänna principer
- Artikel 5** Besättningar
- Artikel 6** Körperioder
- Artikel 7** Raster
- Artikel 8** Viloperioder
- Artikel 8a** Undantag från artikel 8
- Artikel 9** Undantag
- Artikel 10** Färdskrivare
- Artikel 11** Kontroll genom företagets försorg
- Artikel 12** Åtgärder för kontroll av överenskommelsen
- Artikel 12a** Standardiserade formulär
- Artikel 13** Övergångsbestämmelser
- Artikel 13a** Övergångsbestämmelser
- Artikel 14** Slutbestämmelser
- Artikel 15** (Uppsägning av överenskommelsen)\*
- Artikel 16** (Avslutande)
- Artikel 17** (Tillkännagivande avseende tillämpning på territorier)
- Artikel 18** (Tvist)
- Artikel 19** (Reservationer)
- Artikel 20** (Sammankallande av en diplomatisk konferens)
- Artikel 21** (Ändringar av överenskommelsen och dess bilaga)
- Artikel 22** (Ändring av underbilagorna 1 och 2)
- Artikel 22a** Förfarande för att ändra underbilaga 1B
- Artikel 22b** (Förfarande för att ändra underbilaga 3)
- Artikel 23** (Underrättelse till stater)
- Artikel 24** (Protokoll om undertecknande)
- Artikel 25** (Deponi)

### Bilaga till överenskommelsen Färdskrivare

#### Allmänna bestämmelser

- Kapitel I** Typgodkännande (artikel 1-8)
- Kapitel II** Installation och besiktning (artikel 9)
- Kapitel III** Utrustningens användning (artikel 10-14)

**Underbilaga 1 B** Krav i fråga om konstruktion, provning, installation och besiktning av den digitala färdskrivaren som används för vägtransporter

#### Underbilaga 2

- I** Typgodkännandemärke
- II** Typgodkännandeintyg för produkter i enlighet med underbilaga 1
- III** Typgodkännandeintyg för produkter i enlighet med underbilaga 1B

#### Underbilaga 3 Intyg om aktiviteter

---

\* Titlar inom parentes har inte någon officiell status.

**NATIONS UNIES**

**UNITED NATIONS**

**EKONOMISKA KOMMISSIONEN FÖR EUROPA  
KOMMITTÉN FÖR INLANDSTRANSPORTER**

**EUROPEISKA ÖVERENSKOMMELSEN OM ARBETSFÖRHÅLLANDEN FÖR  
INTERNATIONELLA VÄGTRANSPORTER (AETR)**

**OCH PROTOKOLL OM UNDERTECKNANDE**  
Genève, 1 juli 1970

ÖVERSÄTTNING

## EUROPEISKA ÖVERENSKOMMELSEN OM ARBETSFÖRHÅLLANDEN FÖR INTERNATIONELLA VÄGTRANSPORTER (AETR)

De fördragsslutande parterna,

som önskar utveckla och förbättra de internationella person- och godstransporterna på väg,

som är övertygade om nödvändigheten av att öka trafiksäkerheten, att införa regler om vissa arbetsvillkor vid internationella vägtransporter i enlighet med Internationella Arbetsorganisationens principer och att gemensamt vidtaga åtgärder för att trygga dessa reglers efterlevnad,

har överenskommit om följande:

### Artikel 1

#### *Definitioner*

I denna överenskommelse förstås med:

- a) "fordon" motorfordon eller släpfordon; uttrycket innefattar fordonskombinationer,
- b) "motorfordon" med egen motor försett vägfordon som normalt användes för att befordra personer eller gods på väg eller för att på väg draga fordon som användes för att befordra personer eller gods; uttrycket innefattar ej jordbrukstraktorer,
- c) "släpfordon" fordon som är byggt för att dragas av ett motorfordon; uttrycket innefattar påhängsvagnar,
- d) "påhängsvagn" släpfordon som är byggt för att kopplas till ett motorfordon på sådant sätt att det till en del vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess egen och lastens vikt uppbäres av motorfordonet,
- e) "fordonskombination" kopplade fordon vilka framföres på väg som en enhet,
- f) "totalvikt"<sup>1</sup> den maximala vikten på det lastade fordonet som förklarats tillåten av den behöriga myndigheten i den stat i vilken fordonet är registrerat,
- g) "vägtransport"<sup>2</sup> 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,
- h) "internationell vägtransport" vägtransport som omfattar åtminstone en gränsövergång,
- i) "linjetrafik"<sup>3</sup> trafik som utför persontransporter på bestämda tider och sträckor, varvid passagerare tas upp och sätts av vid i förväg bestämda hållplatser,

---

<sup>1</sup> Definition införd genom ändring 6.

<sup>2</sup> Definition införd genom ändring 2 och 6.

<sup>3</sup> Definition införd genom ändring 2.



I ett trafikreglemente eller motsvarande dokument, som har godkänts av de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter och offentliggjorts av transportföretaget innan det börjar tillämpas, ska anges beföringsvillkoren, särskilt i fråga om turtäthet, tidtabell, tariffer och beföringsplikt, i den mån sådana villkor inte är föreskrivna i lag eller annan författning.

Trafik som utför transporter av särskilda kategorier av resande med uteslutande av andra ska, oavsett vem som anordnar den och i den mån trafiken bedrivs på de villkor som anges i första stycket av denna definition, anses vara linjetrafik. Sådan trafik, särskilt trafik som utför transporter av arbetstagare till och från arbetsplatsen eller av skolbarn till och från skolan, ska i fortsättningen kallas ”särskild linjetrafik”;

j) ”förare”<sup>4</sup> den person, avlönad eller inte, som kör fordonet även under en kort period, eller som i tjänsten medföljer i fordonet för att vid behov vara tillgänglig för körning,

k) ”besättningsmedlem” föraren eller någon av följande personer, oavsett om han uppbar lön eller ej:

(i) förarbiträde, dvs. person som åtföljer föraren för att biträda honom med vissa uppgifter och som vanligen deltar aktivt i utförandet av transporten utan att vara förare i den mening som avses i j) i denna artikel,

(ii) konduktör, dvs. person som åtföljer föraren av ett fordon med vilket passagerare befordras och som främst är ansvarig för utfärdande eller kontroll av biljetter eller andra handlingar som berättigar passagerare att färdas med fordonet,

l) ”vecka”<sup>5</sup> perioden mellan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag,

m) ”vila”<sup>6</sup> sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid,

n) ”rast”<sup>7</sup> tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast ska utnyttjas för återhämtning,

o) ”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,

<sup>4</sup> Definition införd genom ändring 6.

<sup>5</sup> Definition införd genom ändring 2.

<sup>6</sup> Definition införd genom ändring 2 och 6.

<sup>7</sup> Definition (n) till (w) införd genom ändring 6.

p) ”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,

- ”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 i överenskommelsens är uppfyllda,

q) ”annat arbete” all arbetstid utom ”körning”, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn. Det inbegriper inte väntetid eller tid som inte ägnas åt att köra och som tillbringas i ett fordon i rörelse, ombord på en färja eller ett tåg,

r) ”körtid” tid som automatiskt, halvautomatiskt eller manuellt registrerats som körning i enlighet med villkoren i denna överenskommelse,

s) ”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,

t) ”körtid per vecka” sammanlagd körtid under en vecka,

u) ”körperiod” den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att denne tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten,

v) ”multibemanning” 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 multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden,

w) ”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.

## Artikel 2<sup>8</sup>

### *Tillämpningsområde*

1. Varje fördragsslutande part ska inom det egna territoriet tillämpa denna överenskommelse på varje internationell vägtransport som utförs med fordon som har registrerats inom den fördragsslutande partens territorium eller inom en annan fördragsslutande parts territorium.

---

<sup>8</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.

2. Emellertid ska, om inte de fördragsslutande parter vilkas territorium berörs kommer överens om annat, denna överenskommelse inte tillämpas på internationella vägtransporter som utförs med
  - a) Fordon som används för godstransporter, om fordonets totalvikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,
  - b) Fordon som används för persontransporter, om fordonen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedda för detta ändamål,
  - c) Fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,
  - d) Fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,
  - e) Fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som ansvarar för att upprätthålla allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,
  - f) Fordon som används i nödsituationer eller räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
  - g) Specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
  - h) Specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 kilometer från den ort där fordonet är stationerat,
  - i) Fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
  - j) Fordon med en totalvikt som inte överstiger 7,5 ton och som används för icke-kommersiell transport av gods,
  - k) Kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den fördragsslutande parten där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.

### **Artikel 3<sup>9</sup>**

#### ***Tillämpning av vissa bestämmelser i överenskommelsen på vägtransporter som utförs med fordon registrerade i icke fördragsslutande stater***

1. Varje fördragsslutande part ska i fråga om internationella vägtransporter, som utförs med fordon registrerade i en stat som ej tillträtt denna överenskommelse, inom sitt område tillämpa minst lika stränga bestämmelser som de som fastställts i artiklarna 5, 6, 7, 8, 9 och 10 i denna överenskommelse.

---

<sup>9</sup> Successivt ändrad genom ändring 1, 2 och 6.

2. a) Det ska dock stå en fördragsslutande part fritt att i fråga om ett fordon registrerat i en stat, som inte har tillträtt denna överenskommelse, i stället för en färdskrivare som uppfyller kraven i bilagan till denna överenskommelse, endast kräva dagliga diagramblad ifyllda manuellt av varje besättningsmedlem för den tidsperiod som påbörjas vid inresa i den första fördragsslutande partens territorium.

b) I detta syfte ska varje besättningsmedlem på sitt diagramblad ange de uppgifter som hänför sig till dennes yrkesverksamhet och viloperioder genom att använda tillämpliga grafiska symboler enligt vad som anges i artikel 12 i bilagan till denna överenskommelse.

#### **Artikel 4<sup>10</sup>**

##### ***Allmänna bestämmelser***

Varje fördragsslutande part får tillämpa högre minimi- och lägre maximigränser än som sägs i artiklarna 5 - 8. Även om så sker, ska likväl bestämmelserna i denna överenskommelse gälla förare som utför internationella vägtransporter med fordon registrerade i en annan fördragsslutande stat eller i en icke fördragsslutande stat.

#### **Artikel 5<sup>11</sup>**

##### ***Besättning***

1. Lägsta ålder för förare ska vid godstransporter vara:

a) För fordon som, i förkommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar, har en totalvikt av högst 7,5 ton, 18 år;

b) För övriga fordon:

- 21 år, eller

- 18 år, om föraren har ett sådant bevis på yrkeskompetens, som är godkänt av en fördragsslutande part och som bestyrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg. Fördragsslutande parter ska informera varandra om gällande nationella bestämmelser angående lägsta utbildningsnivå och andra relevanta villkor för förare som anlitas vid internationella godstransporter enligt denna överenskommelse.

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

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

a) Att i minst ett år ha arbetat med godstransporter som förare av fordon med en totalvikt överstigande 3,5 ton;

---

<sup>10</sup> Ändrad genom ändring 2.

<sup>11</sup> Ändrad genom ändring 2.

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

c) Att inneha ett av en fördragsslutande part godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg.

## **Artikel 6<sup>12</sup>**

### ***Körtider***

1. Den dagliga körtiden så som den definieras i artikel 1 s i denna överenskommelse får inte överstiga nio timmar. Den får utsträckas till som mest tio timmar, högst två gånger under en vecka.
2. Körtiden per vecka, så som den definieras i artikel 1 t i denna överenskommelse, får inte överstiga 56 timmar.
3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.
4. Körtider ska omfatta all körning på fördragsslutande parters och icke-fördragsslutande parters territorium.
5. En förare ska som annat arbete registrera all tid i enlighet med artikel 1 q och all tid som denne kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna överenskommelse samt registrera alla perioder av tillgänglighet i enlighet med vad som anges i artikel 12.3 c i bilagan till denna överenskommelse. Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad eller på en utskrift eller genom att använda funktionen för manuell inmatning i färdskrivaren.

## **Artikel 7<sup>13</sup>**

### ***Raster***

1. Efter en körperiod på fyra och en halv timme ska föraren ta en sammanhängande rast på minst fyrtiofem minuter, såvida denne inte påbörjar en viloperiod.
2. Denna rast så som den definieras i artikel 1 n i denna överenskommelse får bytas ut mot en rast om minst 15 minuter följt av en rast om minst 30 minuter, fördelade över körperioden eller förlagd direkt efter denna period så att bestämmelserna i punkt 1 iakttas.
3. Vid tillämpningen av denna artikel ska väntetid och tid som inte ägnas åt att köra och som tillbringas i ett fordon i rörelse, ombord på en färja eller ett tåg inte anses vara "annat arbete" så som det definieras i artikel 1 q i denna överenskommelse och kommer att kunna kvalificera som "rast".

<sup>12</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.

<sup>13</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.

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

### **Artikel 8<sup>14</sup>**

#### *Viloperioder*

1. En förare ska ta ut dygns- och veckovila i enlighet med artikel 1 o och p.
2. Efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila ska 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, ska dygnsvilan i fråga betraktas som reducerad dygnsvila.

3. Utan hinder av punkt 2 ska förare av fordon med multibemanning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.
4. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila.
5. En förare får ha högst tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.
6. a) Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst

- två normala veckovilor eller

- en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar. Minskningen ska dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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

b) Genom undantag från punkt 6 a får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport, annan än linjetrafik, skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att:

(i) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan fördragsslutande part eller i ett tredjeland, än där transporten påbörjades och

(ii) föraren efter tillämpning av undantaget

a. tar ut antingen två normala veckovilor,

b. eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar. Minskningen ska dock kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,

---

<sup>14</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.

och

(iii) fyra år efter att registreringslandet har infört digitala färdskrivare, fordonet är utrustat med färdskrivare enligt kraven i underbilaga I B i bilagan, och

(iv) 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 reduceras till tre timmar.

c) genom undantag från punkt 6 a ska förare av fordon med multibemannning varje vecka ta en normal veckovila på minst 45 timmar. Denna vila får minskas till minst 24 timmar (reducerad veckovila). Minskningen ska dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande viloperiod som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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

7. Varje vila som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila ska tas ut i samband med en annan viloperiod på minst 9 timmar.
8. När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om fordonet är konstruerat för och utrustat med ändamålsenliga sov möjligheter för varje förare och det står parkerat.
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.

### **Artikel 8a**<sup>15</sup>

#### ***Undantag från artikel 8***

1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt annat under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
  - a) Den på fast mark tillbringade delen av dygnsvilan måste kunna tas ut före eller efter den ombord på färjan eller tåget utnyttjade delen av vilan.
  - b) Perioden mellan delarna av dygnsvilan ska vara så kort som möjligt och får under inga omständigheter totalt överstiga 1 timme före ombordkörning eller efter avkörning, tullformaliteterna inbegripna.

Föraren ska ha tillgång till en sovbrits eller liggvagnsplats under alla delar av dygnsvilan.

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna överenskommelse, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid

---

<sup>15</sup> Införd genom ändring 6.

förarens hem eller vid arbetsstället 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 ändamålsenliga sov- och vilomöjligheter.

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

#### **Artikel 9<sup>16</sup>**

##### ***Undantag***

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och om det behövs för att nå fram till en lämplig plats att stanna på får föraren avvika från bestämmelserna i denna överenskommelse i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren ska på diagrambladet eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista redovisa på vilket sätt och varför avsteg har gjorts från bestämmelserna senast vid ankomsten till en lämplig parkeringsplats.

#### **Artikel 10<sup>17</sup>**

##### ***Färdskrivare***

- De fördragsslutande parterna ska föreskriva att en färdskrivare installeras och används i fordon som är registrerade inom sina respektive territorium enligt kraven i denna överenskommelse och i bilagan och underbilagorna till denna överenskommelse.
- Färdskrivaren i den mening som avses i denna överenskommelse, ska i fråga om konstruktion, installation, användning och provning, uppfylla kraven i denna överenskommelse och i bilagan och underbilagorna till denna överenskommelse.
- Färdskrivare som överensstämmer med rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 i fråga om konstruktion, installation, användning och provning ska anses överensstämma med kraven i denna överenskommelse och i bilagan och underbilagorna till denna överenskommelse.

#### **Artikel 11<sup>18</sup>**

##### ***Kontroll genom företagets försorg***

- Företaget ska organisera vägtransporter och på ett lämpligt sätt instruera besättningsmedlemmarna så att de kan följa bestämmelserna i denna överenskommelse.
- Företaget ska genomföra regelbundna kontroller av körtider, antal timmar som läggs på annat arbete samt viloperioder genom att hänvisa till samtliga dokument som företaget förfogar över, så som de individuella kontrollböckerna. Om företaget upptäcker något brott

<sup>16</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.

<sup>17</sup> Successivt ändrad genom ändring 1, 2, 3 och 5.

<sup>18</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 6.



mot denna överenskommelse ska det omgående vidta åtgärder för att brottet ska upphöra och för att se till att brottet inte upprepas, till exempel genom att arbetstider och ruttor ändras.

3. Betalning till förare som är löntagare får, även om det gäller bonus eller lönetillägg, inte beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten eller främjar brott mot denna överenskommelse.
4. Ett transportföretag ska vara ansvarigt för överträdelse som begås av företagets förare, även om överträdelsen begås inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

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

5. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och företag som hyr ut förare ska se till att avtalade transporttidscheman är förenliga med denna överenskommelse.

#### **Artikel 12<sup>19</sup>**

##### *Åtgärder för att säkerställa överenskommelsens efterlevnad*

1. Varje fördragsslutande part ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i denna överenskommelse, särskilt genom vägkontroller i tillräcklig omfattning och kontroller som utförs i företagens lokaler och som årligen täcker en stor och representativ andel av förare, företag och fordon inom alla transportkategorier som omfattas av denna överenskommelse.

a) De fördragsslutande parternas behöriga myndigheter ska organisera kontrollerna så att:

(i) under ett kalenderår, minst 1 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av denna överenskommelse kontrolleras. Denna procentandel ska ökas till minst 2 % från och med den 1 januari 2010 och till minst 3 % från och med den 1 januari 2012.

(ii) minst 15 % av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras utförs ute på vägarna och minst 25 % i företagens lokaler. Från och med den 1 januari 2010 ska minst 30 % av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 % i företagens lokaler.

b) Vägkontrollerna ska omfatta följande moment:

---

<sup>19</sup> Successivt ändrad genom ändring 2, 4 och 6.

- (i) Daglig körtid och körtid per vecka, raster, samt dygns- och veckovila.
- (ii) Diagrambladen för de föregående dagarna som ska medföras på fordonet och/eller de data för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne och/eller på utskriften, när så krävs.
- (iii) Färdskrivarens funktionsduglighet.

Dessa kontroller ska utföras utan åtskillnad mellan fordon, företag och förare oavsett hemvist och oavsett resans start- eller slutpunkt eller typ av färdskrivare.

c) Momenten för kontroll i företagets lokaler ska omfatta, frånsett det som görs vid vägkontrollerna och i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 11.2 i bilagan

- (i) veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,
- (ii) tvåveckorsgränser för körtid,
- (iii) kompensation för veckovila som har reducerats i enlighet med artikel 8.6,
- (iv) användning av diagramblad och/eller uppgifter från fordonsenhet och förarkort samt utskrifter och/eller organiseringen av förarens arbetstid.

2. Inom ramen för ömsesidigt bistånd ska de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter regelbundet delge varandra all tillgänglig information om:

- Överträdelse av denna överenskommelse av personer utan hemvist inom den ifrågavarande fördragsslutande partens territorium och de påföljder som dessa överträdelser medfört,
- Påföljder utdömda av en fördragsslutande part mot personer med hemvist inom den partens territorium för sådana överträdelser som begåtts på en annan fördragsslutande parts territorium.

Vid allvarliga överträdelser ska informationen även innefatta den påföljd som bestämts.

- 3. Om resultatet vid en vägkontroll av föraren av ett fordon registrerat inom en annan fördragsslutande parts territorium ger anledning att tro att överträdelser har begåtts, som inte kan upptäckas vid kontrollen på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, ska de berörda fördragsslutande parternas behöriga myndigheter bistå varandra med att klarlägga situationen. Om den behöriga fördragsslutande parten utför en kontroll i företagets lokaler, ska resultatet av denna meddelas den andra berörda parten.
- 4. Fördragsslutande parter ska samarbeta med varandra när det gäller att organisera samordnade vägkontroller.
- 5. Vartannat år ska Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa avge en rapport om hur de fördragsslutande parterna tillämpar punkt 1 i denna artikel.

6. (a) En fördragsslutande part ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för förare för sådana överträdelser av denna överenskommelse som upptäcks inom den berörda fördragsslutande partens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

(b) En fördragsslutande part ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag för sådana överträdelser av denna överenskommelse som upptäcks inom den berörda fördragsslutande partens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

När en överträdelse upptäcks som har begåtts av ett företag som är etablerat i en annan fördragsslutande part eller i en icke fördragsslutande part, ska införandet av sanktioner överensstämma med det förfarande som anges i det bilaterala vägtransportavtalet mellan berörda parter.

De fördragsslutande parterna ska från och med 2011 undersöka möjligheten att ta bort undantaget i punkt 6 b utifrån alla fördragsslutande parters beredvillighet.

7. När en fördragsslutande part inleder ett förfarande eller beslutar om sanktioner för en viss överträdelse, ska den skriftligen lägga fram vederbörliga bevis om detta för föraren.
8. De fördragsslutande parterna ska se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna överenskommelse har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare.

## Artikel 12a<sup>20</sup>

### *Standardiserade formulär*

1. För att vid behov användas och för att underlätta internationella vägkontroller ska standardiserade formulär införas, i bilagan till denna överenskommelse, vilken i enlighet med detta ska utökas med en ny underbilaga 3. Dessa formulär ska införas eller ändras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 22b.
2. Formulären i underbilaga 3 är inte bindande. Om de används ska dock innehållet anges på det sätt som framgår av formuläret, särskilt i fråga om numrering och punkternas ordning och rubriker.
3. De fördragsslutande parterna kan utöka dessa uppgifter med ytterligare information för att uppfylla nationella eller regionala krav. Denna tilläggsinformation får under inga omständigheter krävas för transporter som påbörjas i en annan fördragsslutande part eller tredje land. För detta syfte ska det vara helt separerat från uppgifter som avser internationell trafik.

---

<sup>20</sup> Införd genom ändring 6.

4. Dessa formulär ska godtas vid alla vägkontroller som utförs i fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

## Artikel 13<sup>21</sup>

### *Övergångsbestämmelser*

1. Alla nya bestämmelser i den nu gällande överenskommelsen, inbegripet dess bilaga och underbilagorna 1 B och 2, som hänför sig till införandet av den digitala färdskrivaren, ska bli obligatoriska för länder som är fördragsslutande parter i denna överenskommelse senast fyra år efter dagen för ikraftträdandet av de relevanta ändringar som är ett resultat av det förfarande som anges i artikel 21. Följaktligen ska alla fordon som omfattas av denna överenskommelse och som tas i bruk första gången efter det att denna period har löpt ut, utrustas med en färdskrivare som uppfyller dessa nya krav. Under denna fyraårsperiod ska de fördragsslutande parter som ännu inte har genomfört dessa ändringar i sina länder tillåta och inom sina respektive territorium kontrollera fordon som är registrerade i en annan fördragsslutande part i denna överenskommelse, vilka redan är utrustade med en sådan digital färdskrivare.
2. a) De fördragsslutande parterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utfärda de förarkort som det hänvisas till i bilagan till denna överenskommelse, enligt dess ändrade lydelse, senast tre månader före utgången av den fyraårsgräns som anges i punkt 1. Denna minimiperiod om tre månader ska också iakttas i händelse av att en fördragsslutande part genomför bestämmelserna om en digital färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 B till denna bilaga före utgången av fyraårsgränsen. Sådana fördragsslutande parter ska informera sekretariatet vid huvudarbetsgruppen för vägtransporter i Ekonomiska kommissionen för Europa om hur införandet av den digitala färdskrivaren inom sina respektive territorium fortlöper i enlighet med underbilaga 1 B till denna bilaga.
 

b) I avvaktan på att de fördragsslutande parterna ska utfärda de kort som anges i a ska bestämmelserna i artikel 14 i bilagan till denna överenskommelse vara tillämpliga på förare som kan bli tvungna att köra fordon som är utrustade med en digital färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 B till denna bilaga.
3. Alla ratifikations- eller anslutningsinstrument som deponeras av en stat efter att de ändringar som det hänvisas till i punkt 1 har trätt i kraft ska anses vara tillämpliga på överenskommelsen i dess ändrade lydelse, inbegripet den tidsgräns för genomförande som anges i punkt 1.

Om en anslutning sker mindre än två år före utgången av den tidsgräns som anges i punkt 1, ska staten när ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponeras informera depositarien om det datum då den digitala färdskrivaren kommer att tas i bruk inom statens territorium. Sådana stater kan använda en övergångsperiod som inte är längre än två år räknat från det datum då avtalet trädde i kraft för den staten. Depositarien ska informera alla fördragsslutande parter om detta.

Bestämmelserna i föregående stycke ska också vara tillämpliga om en stat ansluter sig efter att fyraårsgränsen för genomförande som anges i punkt 1 har löpt ut.

<sup>21</sup> Successivt ändrad genom ändring 2 och 5.

**Artikel 13a<sup>22</sup>*****Övergångsbestämmelser***

De bestämmelser som det hänvisas till i slutet av artikel 12, punkterna 7 a och 7 b i bilagan till denna överenskommelse träder i kraft tre månader efter att den föreliggande ändringen har trätt i kraft.

**Artikel 14*****Slutbestämmelser***

1. Denna överenskommelse står öppen för undertecknande till den 31 mars 1971 och därefter för anslutning av stater som är medlemmar av Ekonomiska Kommissionen för Europa och stater som deltagar i kommissionens arbete i rådgivande egenskap enligt punkt 8 i direktiven för kommissionen.
2. Denna överenskommelse ska ratificeras.
3. Ratifikations- eller anslutningsinstrumenten ska deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.
4. Denna överenskommelse träder i kraft på den etthundraåttionde dagen efter depositionen av det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet.
5. För stat, som ratificerar eller ansluter sig till denna överenskommelse sedan det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerats såsom anges i punkt 4 i denna artikel, träder denna överenskommelse i kraft etthundraåttio dagar efter det nämnda stat deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

**Artikel 15**

1. Fördragsslutande part kan uppsäga denna överenskommelse genom meddelande till Förenta Nationernas generalsekreterare.
2. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då generalsekreteraren mottagit meddelandet därom.

**Artikel 16**

Denna överenskommelse ska upphöra att gälla, om antalet fördragsslutande parter under en tid av tolv månader i följd efter dess ikraftträdande varit lägre än tre.

**Artikel 17<sup>23</sup>**


---

<sup>22</sup> Införd genom ändring 6.

<sup>23</sup> Ändrad genom ändring 2.

1. Stat får vid undertecknandet av denna överenskommelse eller vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom meddelande till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara att denna överenskommelse ska utsträckas att gälla samtliga eller något av de områden för vilkas internationella förbindelser staten är ansvarig. Överenskommelsen ska tillämpas i det eller de områden som anges i meddelandet från och med den etthundraåttonde dagen efter den då meddelandet mottagits av generalsekreteraren eller, om överenskommelsen då ej ännu har trätt ikraft, från dagen för dess ikraftträdande.
2. Stat, som i enighet med föregående punkt avgivit en förklaring varigenom denna överenskommelse blir tillämplig på ett område för vars internationella förbindelser staten är ansvarig, får uppsäga denna överenskommelse såvitt avser detta område i enlighet med bestämmelserna i artikel 15.

### **Artikel 18**

1. Tvist mellan två eller flera fördragsslutande parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse ska så långt som möjligt lösas genom förhandlingar mellan dem.
2. Tvist som ej kan lösas genom förhandlingar ska lösas genom skiljedom, om någon av de tvistande fördragsslutande parterna begär det, och ska följaktligen hänskjutas till en eller flera skiljemän som utsetts genom överenskommelse mellan de tvistande parterna. Kan de tvistande parterna ej inom tre månader från det begäran om skiljedom framställts enas om utseende av en eller flera skiljemän, får envar av dessa parter begära att Förenta Nationernas generalsekreterare utser en enda skiljeman till vilken tvisten ska hänskjutas för avgörande.
3. Skiljedom som meddelats av skiljeman eller skiljemän utsedda i enlighet med föregående punkt är bindande för de tvistande fördragsslutande parterna.

### **Artikel 19<sup>24</sup>**

1. Stat får vid undertecknande eller ratifikation av denna överenskommelse eller vid anslutning till denna förklara att den ej anser sig bunden av artikel 18 punkterna 2 och 3 i denna överenskommelse. De andra fördragsslutande parterna är ej bundna av dessa punkter i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådant förbehåll.
2. Gör stat vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument annat förbehåll än som avses i punkt 1 i denna artikel, ska Förenta Nationernas generalsekreterare om förbehållet underrätta de stater, som redan har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument och som ej därefter uppsagt denna överenskommelse. Förbehållet ska anses vara godkänt, om ingen av de nämnda staterna inom sex månader efter underrättelsen motsatt sig att förbehållet godkännes. I annat fall ska förbehållet ej godkännas och, om den stat som gjort förbehållet ej återtager det, ska depositionen av dess ratifikations- eller anslutningsinstrument vara utan verkan. Vid tillämpningen av denna punkt ska hänsyn ej tagas till invändningar från stater vilkas ratifikation eller anslutning på grund av gjort förbehåll saknar verkan enligt denna punkt.

---

<sup>24</sup> Ändrad genom ändring 2.

3. Fördragsslutande part, vars förbehåll intagits i signaturprotokollet till denna överenskommelse eller som gjort förbehåll i enlighet med punkt 1 i denna artikel eller som gjort förbehåll som godkänts i enlighet med punkt 2 i denna artikel, får när som helst återkalla förbehållet genom meddelande till generalsekreteraren.

#### **Artikel 20<sup>25</sup>**

1. Sedan denna överenskommelse varit i kraft i tre år får fördragsslutande part genom hänvändelse till Förenta Nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas i syfte att revidera överenskommelsen. Generalsekreteraren ska underrätta alla fördragsslutande parter om framställningen och ska sammankalla en revisionskonferens, om minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar honom sitt samtycke till framställningen.
2. Sammanfattas en konferens i enlighet med föregående punkt, ska generalsekreteraren underrätta alla fördragsslutande parter därom samt inbjuda dem att inom tre månader framlägga förslag som de önskar att konferensen ska behandla. Generalsekreteraren ska minst tre månader före konferensens början tillstå alla fördragsslutande parter den provisoriska dagordningen för konferensen samt texten till sådana förslag.
3. Till konferens som sammankallas enligt denna artikel ska generalsekreteraren inbjuda alla stater som anges i artikel 14 punkt 1 i denna överenskommelse.

#### **Artikel 21<sup>26</sup>**

1. Fördragsslutande part får föreslå en eller flera ändringar i denna överenskommelse. Texten till ändringsförslag ska tillställas Förenta Nationernas generalsekreterare som ska vidarebefordra den till alla fördragsslutande parter samt underrätta övriga stater som anges i artikel 14 punkt 1 i denna överenskommelse därom.
2. Inom sex månader räknat från dagen för generalsekreterarens meddelande om den föreslagna ändringen får fördragsslutande part meddela generalsekreteraren
  - a) att den har en invändning mot den föreslagna ändringen eller
  - b) att, fastän den har för avsikt att godkänna förslaget, de nödvändiga förutsättningarna härför ännu icke föreligger inom landet.
3. Har fördragsslutande part sänt generalsekreteraren sådant meddelande som avses i punkt 2 b) i denna artikel, får den, så länge den ej har underrättat generalsekreteraren om sitt godkännande av den föreslagna ändringen, framställa invändning mot den föreslagna ändringen under en tid av nio månader efter utgången av den sexmånadersperiod som föreskrives för meddelandet.
4. Framställs en invändning mot den föreslagna ändringen på sätt sägs i punkterna 2 och 3 i denna artikel, ska ändringen anses icke ha godkänts och vara utan verkan.

---

<sup>25</sup> Ändrad genom ändring 2.

<sup>26</sup> Ändrad genom ändring 2 och 5.

5. Har ingen invändning mot den föreslagna ändringen framställts på sätt sägs i punkterna 2 och 3 i denna artikel, ska ändringen anses ha blivit godkänd från den tidpunkt som anges nedan:

a) om ingen fördragsslutande part sänt meddelande till generalsekreteraren i enlighet med punkt 2 b) i denna artikel, vid utgången av den sexmånadersperiod som anges i punkt 2 i denna artikel,

b) om någon fördragsslutande part sänt meddelande till generalsekreteraren i enlighet med punkt 2 b) i denna artikel, vid den tidigaste av följande två tidpunkter:

- den dag då samtliga fördragsslutande parter som sänt sådant meddelande underrättat generalsekreteraren om sitt godkännande av förslaget, vilken tidpunkt dock framflyttas till utgången av den sexmånadersperiod som avses i punkt 2 i denna artikel, om underrättelser om alla godkännanden lämnats före utgången av denna period,

- utgången av den niomånadersperiod som avses i punkt 3 i denna artikel.

- 5a. Om ett land som blir en fördragsslutande part i denna överenskommelse mellan tidpunkten för underrättelsen av en föreslagen ändring och den tidpunkt då ändringen anses godkänd ska sekretariatet vid huvudarbetsgruppen för vägtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa meddela den nya fördragsslutande parten om den föreslagna ändringen så snart som möjligt. Den senare kan informera generalsekreteraren om eventuella invändningar före utgången av sexmånadersperioden från dagen för överlämnande av den ursprungliga ändringen till alla fördragsslutande parter.

6. Ändring som anses ha blivit godkänd träder i kraft tre månader efter den tidpunkt då den är att anse som godkänd.

7. Generalsekreteraren ska så snart som möjligt underrätta alla fördragsslutande parter om huruvida någon invändning har framställts mot ändringsförslaget i enlighet med punkt 2 (a) i denna artikel samt huruvida en eller flera fördragsslutande parter har sänt honom meddelande enligt punkt 2 (b) i denna artikel. Om en eller flera fördragsslutande parter sänt sådant meddelande, ska han därefter underrätta alla fördragsslutande parter om huruvida den eller de fördragsslutande parter som sänt sådant meddelande har framställt någon invändning mot ändringsförslaget eller godkänt det.

8. Utan hinder av vad som föreskrives i punkterna 1-6 i denna artikel om ändringsförfarandet, får bilagan till denna överenskommelse ändras genom avtal mellan alla fördragsslutande parter behöriga myndigheter. Om någon fördragsslutande parts behöriga myndighet förklarar att enligt dess nationella lagstiftning avtalets ingående är beroende av särskilt bemyndigande för ändamålet eller av godkännande från lagstiftande organs sida, ska vederbörande fördragsslutande parts behöriga myndighet icke anses ha samtyckt till ändring i bilagan förrän nämnda myndighet meddelat generalsekreteraren att det nödvändiga bemyndigandet eller godkännandet har erhållits. I avtalet mellan de behöriga myndigheterna ska anges vilken dag den ändrade bilagan träder i kraft och kan föreskrivas att den äldre bilagan helt eller delvis ska förbli i kraft under en övergångstid samtidigt med den ändrade bilagan.



### Artikel 22<sup>27</sup>

1. Underbilagorna 1 och 2 till bilagan till denna överenskommelse får ändras genom det förfarande som anges i denna artikel.
2. På begäran av en fördragsslutande part ska föreslagna ändringar i underbilagorna 1 och 2 till bilagan till denna överenskommelse behandlas av huvudarbetsgruppen för vägtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa.
3. Om ändringen antas av en majoritet av närvarande och röstande medlemmar och om denna majoritet innefattar majoriteten av de fördragsslutande parter som är närvarande och röstar, ska generalsekreteraren underrätta alla fördragsslutande parters behöriga myndigheter om ändringen för godtagande.
4. Ändringen ska godtas om mindre än en tredjedel av de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter inom sex månader efter dagen för underrättelsen meddelar generalsekreteraren sin invändning mot ändringen.
- 4a. Om ett land som blir part i denna överenskommelse mellan tidpunkten för underrättelsen av en föreslagen ändring och den tidpunkt då ändringen anses godkänd ska sekretariatet vid huvudarbetsgruppen för vägtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa meddela den nya fördragsslutande parten om den föreslagna ändringen så snart som möjligt. Den senare kan informera generalsekreteraren om eventuella invändningar före utgången av sexmånadersperioden från dagen för överlämnande av den ursprungliga ändringen till alla fördragsslutande parter.
5. Generalsekreteraren ska underrätta alla fördragsslutande parter om varje ändring som godtagits och ändringen träder i kraft tre månader efter dagen för underrättelsen.

### Artikel 22a<sup>28</sup>

#### *Förfarande för att ändra underbilaga 1B*

1. Underbilagan 1 B i bilagan till denna överenskommelse ska ändras i enlighet med det förfarande som anges i denna artikel.
2. Förslag till ändringar av de inledande artiklarna i underbilaga 1 B ska antas av huvudarbetsgruppen för vägtransporter i Ekonomiska kommissionen för Europa av en majoritet av de närvarande och röstande fördragsslutande parterna. Ändringar som antas på detta sätt ska sekretariatet vid huvudarbetsgruppen vidarebefordra till generalsekreteraren, som ska meddela alla fördragsslutande parter. Ändringarna träder i kraft tre månader efter den dag då de fördragsslutande parterna underrättades om ändringarna.

<sup>27</sup> Införd i ändring 2, ändrad i ändring 5.

<sup>28</sup> Införd genom ändring 5.

3. Underbilaga 1 B, som har anpassats till denna överenskommelse från bilaga 1 B\* till förordning (EEG) 3821/85 så som anges i artikel 10 i denna överenskommelse, direkt avhängigt av förändringar som införs i denna bilaga av Europeiska unionen, och alla ändringar som har gjorts av denna bilaga ska vara tillämpliga på underbilaga 1 B på följande villkor:
  - Sekretariatet vid huvudarbetsgruppen för vägtransporter i Ekonomiska kommissionen för Europa ska officiellt informera de behöriga myndigheterna i samtliga fördragsslutande parter om ändringarna i Europeiska unionens officiella tidning som har införts i bilaga 1 B av gemenskapslagstiftningen. Samtidigt ska generalsekreteraren informeras om detta. Denne ska också erhålla en kopia av de relevanta texterna.
  - Dessa ändringar träder i kraft omedelbart vad gäller underbilaga 1 B tre månader efter den dag då de fördragsslutande parterna underrättades om ändringarna.
3. När ett förslag att ändra bilagan till den aktuella överenskommelsen också innebär en ändring i underbilaga 1 B får inte ändringarna som berör underbilagan träda i kraft före de ändringar som berör bilagan. När ändringar av underbilaga 1 B presenteras inom ramen för denna överenskommelse samtidigt som ändringar av bilagan, ska ikraftträdandedatumet avgöras av det datum som följer av tillämpningen av det förfarande som anges i artikel 21.

#### **Artikel 22b<sup>29</sup>**

##### ***Förfarande för att ändra underbilaga 3***

1. Underbilaga 3 till bilagan till denna överenskommelse ska ändras enligt följande.
2. Alla förslag att införa formulär i underbilaga 3 i enlighet med artikel 12a i denna överenskommelse eller ändra befintliga formulär ska lämnas till huvudarbetsgruppen för vägtransporter i Ekonomiska kommissionen för Europa för antagande. Förslaget ska anses vara godtaget om det antas av en majoritet av de närvarande och röstande fördragsslutande parterna.

Sekretariatet vid Europeiska kommissionen för Europa ska officiellt informera de behöriga myndigheterna i samtliga fördragsslutande parter i denna överenskommelse om alla ändringar som antagits och ska samtidigt informera generalsekreteraren om detta och bifoga en kopia av den relevanta texten.

3. Alla formulär som har antagits kan användas tre månader efter att de fördragsslutande parterna har informerats.

---

\* Enligt den senaste ändringen genom kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 (EGT L 207 av den 5 augusti 2002 (rättelse EUT L 77 av den 13 mars 2004)) och nr 432/2004 av den 5 mars 2004 (EUT L 71 av den 10 mars 2004).

<sup>29</sup> Införd genom ändring 6.

**Artikel 23<sup>30</sup>**

Utöver de underrättelser som avses i artiklarna 20 och 21 i denna överenskommelse ska Förenta Nationernas generalsekreterare lämna de stater som anges i artikel 14 punkt 1 i denna överenskommelse underrättelse om

- a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 14 i denna överenskommelse,
- b) tidpunkter då denna överenskommelse enligt artikel 14 i överenskommelsen träder i kraft,
- c) uppsägningar enligt artikel 15 i denna överenskommelse,
- d) upphörande av denna överenskommelse enligt artikel 16 i överenskommelsen,
- e) meddelanden som mottagits enligt artikel 17 i denna överenskommelse,
- f) förklaringar och meddelanden som mottagits enligt artikel 19 i denna överenskommelse,
- g) ikraftträdande av ändring enligt artikel 21 i denna överenskommelse.

**Artikel 24**

Signaturprotokollet till denna överenskommelse äger samma verkan och giltighet som själva överenskommelsen av vilken det ska anses utgöra en integrerande del.

**Artikel 25<sup>31</sup>**

Efter den 31 mars 1971 ska originalexemplaret av denna överenskommelse deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som ska överlämna bestyrkta avskrifter därav till envar av de i artikel 14 punkt 1 i denna överenskommelse angivna staterna.

---

<sup>30</sup> Ändrad genom ändring 2.

<sup>31</sup> Ändrad genom ändring 2.

## BILAGA<sup>32</sup>

### Färdskrivare

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Kapitel I: Typgodkännande

###### Artikel 1

I detta kapitel ska med begreppet *färdskrivare* avses färdskrivare och däri ingående delar.

Ansökningar om typgodkännande för en viss typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort ska, tillsammans med detaljerade beskrivningar, ges in till en fördragsslutande part av tillverkaren eller dennes företrädare. Ansökan för en viss typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort får inte ges in till mer än en fördragsslutande part.

###### Artikel 2

En fördragsslutande part ska bevilja typgodkännande för varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som uppfyller de i underbilaga 1 eller 1 B uppställda kraven, förutsatt att den fördragsslutande parten kan kontrollera att de tillverkade enheterna överensstämmer med den godkända prototypen.

Den kontrollutrustning som det hänvisas till i underbilaga 1 B får inte beviljas något typgodkännande förrän hela systemet (själva färdskrivaren, förarkortet och den elektriska anslutningen till växellådan) har visat sig kunna stå emot försök till manipulering eller ändring av uppgifterna om körtider. De provningar som fordras för detta ändamål ska utföras av experter som är insatta i den senaste tekniken för sådan manipulering.

Varje förändring av eller tillägg till en godkänd typ ska genomgå provning för att få kompletterande typgodkännande i den fördragsslutande part som beviljat det ursprungliga typgodkännandet.

###### Artikel 3

För varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som har godkänts enligt artikel 2 ska den fördragsslutande parten utfärda ett godkännandemärke till sökanden, som ska överensstämma med mallen i underbilaga 2.

###### Artikel 4

De behöriga myndigheterna i den fördragsslutande parten där en ansökan om typgodkännande har gjorts ska, för varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som de godkänner

---

<sup>32</sup> Ändrad i ändring 2, helt omarbetad i ändring 5.

eller avslår, inom en månad antingen sända en kopia av typgodkännandeintyget jämte kopior av beskrivningarna till de övriga fördragsslutande parternas myndigheter eller underrätta dessa myndigheter om att godkännandet har avslagits. I det senare fallet ska motiven till avslaget redovisas.

#### Artikel 5

1. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande enligt artikel 2 finner att vissa färdskrivare eller diagramblad eller datakort med ett typgodkännandemärke som är utfärdat av parten inte överensstämmer med den godkända prototypen, ska parten vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de serietillverkade enheterna överensstämmer med den godkända prototypen. Vid behov får åtgärderna omfatta även återkallelse av typgodkännandet.
2. En fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande ska återkalla godkännandet om den godkända färdskrivaren eller det godkända diagrambladet eller datakortet inte överensstämmer med denna bilaga eller dess underbilagor, eller vid användning uppvisar generella fel som gör dem olämpliga för sitt ändamål.
3. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande underrättas om något förhållande som avses i punkterna 1 eller 2 av en annan fördragsslutande part, ska den första parten, efter samråd med den senare parten och om inte annat följer av punkt 5, vidta de i punkterna 1 eller 2 föreskrivna åtgärderna.
4. En fördragsslutande part som finner att något av de fall som avses i punkt 2 föreligger, får tills vidare förbjuda att sådana färdskrivare eller diagramblad eller datakort saluförs eller tas i bruk. Detsamma gäller i sådana fall som avses i punkt 1 för färdskrivare eller diagramblad eller datakort som har undantagits från första verifikation, om tillverkaren efter påpekande inte ser till att utrustningen överensstämmer med den godkända typen eller med kraven i denna bilaga.

Under alla omständigheter ska de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter inom en månad underrätta varandra om återkallelser av typgodkännande eller om andra åtgärder som har vidtagits med stöd av punkterna 1, 2 och 3 samt redovisa skälen för åtgärderna.

5. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande bestrider att sådana omständigheter som avses i punkt 1 eller 2 föreligger i ett ärende som den har blivit underrättad om, ska de berörda fördragsslutande parterna söka lösa tvisten.

#### Artikel 6

1. Den som ansöker om ett typgodkännande av ett diagramblad ska i sin ansökan ange i vilken typ eller vilka typer av färdskrivare bladet är avsett att användas och ska för provningen tillhandahålla en lämplig färdskrivare av sådan typ eller sådana typer.
2. Varje fördragsslutande parts behöriga myndigheter ska på godkännandeintyget för diagrambladet ange den typ eller de typer av färdskrivare i vilka bladet får användas.

### **Artikel 7**

Ingen fördragsslutande part får vägra att registrera ett fordon som är utrustat med en färdskrivare eller förbjuda att det tas i bruk eller används av skäl som hänför sig till att fordonet har denna utrustning, om utrustningen bär det i artikel 3 angivna godkännandemärket och den i artikel 9 angivna installationsskylten.

### **Artikel 8**

Ett beslut enligt denna bilaga om att avslå eller att återkalla ett typgodkännande av färdskrivare eller diagramblad eller datakort ska innehålla en utförlig motivering. Beslutet ska meddelas den berörda parten, som samtidigt ska underrättas om vilka möjligheter till rättslig prövning som står till buds inom ramen för den fördragsslutande partens lagstiftning och inom vilken tid prövning ska begäras.

## **Kapitel II – Installation och besiktning**

### **Artikel 9**

1. Färdskrivaren får endast installeras eller repareras av montörer eller verkstäder som har godkänts för ändamålet av de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter sedan dessa, om de så önskar, har rådfrågat de berörda tillverkarna.

Den administrativa giltighetstiden för kort för godkända verkstäder och montörer får inte överstiga ett år.

Om ett kort för godkänd verkstad eller godkänd montör förnyas, skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.

När ett nytt kort utfärdas som ersättning för ett gammalt ska det nya kortet vara försett med samma verkstadsinformationsnummer, men indexnumret ska ökas med en enhet. Den myndighet som utfärdar kortet ska föra ett register över förkomna, stulna eller felaktiga kort.

De fördragsslutande parterna ska vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.

2. En godkänd montör eller verkstad ska förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom föra in de elektroniska säkerhetsuppgifter som gör det möjligt att bland annat genomföra äkthetskontroller av de färdskrivare som överensstämmer med underbilaga I B. Varje fördragsslutande parts behöriga myndigheter ska föra ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt över de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.
3. De fördragsslutande parternas behöriga myndigheter ska till varandra skicka sina förteckningar över godkända montörer och verkstäder och de kort som har utfärdats till

dessa, samt även översända kopior av märkena och nödvändiga upplysningar om de elektroniska säkerhetsuppgifter som används.

4. Som bevis för att en färdskrivare har installerats enligt bestämmelserna i denna bilaga ska en installationsskylt monteras enligt föreskrifterna i underbilaga 1 eller 1 B.
5. Plomberingar får avlägsnas av montörer eller verkstäder som är godkända av de behöriga myndigheterna enligt punkt 1 i denna artikel, eller i de fall som beskrivs i underbilaga 1 eller 1 B till denna bilaga.

### **Kapitel III – Utrustningens användning**

#### **Artikel 10**

Arbetsgivaren och förarna ska övervaka att färdskrivaren och, om föraren ombeds att köra ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B, förarkortet fungerar på rätt sätt och används rätt.

#### **Artikel 11**

1. Arbetsgivaren ska lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förare av fordon som är utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets varaktighet samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som har tagits ut av en behörig kontrolltjänsteman. Arbetsgivaren ska endast tillhandahålla typgodkända blad, som är avsedda för användning i den i fordonet installerade färdskrivaren.

Om fordonet är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B ska arbetsgivaren och föraren säkerställa att, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, utskrift på begäran i enlighet med underbilaga 1 B kan utföras på rätt sätt vid kontroll.

2. a) Företaget ska bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts för att uppfylla kraven i artikel 12.1, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och ska på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Företaget ska också lämna kopior av uppgifter som har överförts från förarkorten till de berörda förare som begär detta samt utskrifterna av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna ska på begäran visas upp för eller överlämnas till en behörig kontrolltjänsteman.

(b) Företag som använder fordon utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B till denna bilaga och som omfattas av denna överenskommelses tillämpningsområde ska

- i) se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som den fördragsslutande parten föreskriver och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som har 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. Dessa uppgifter ska på begäran av en kontrolltjänsteman vara tillgängliga, antingen direkt eller på distans, från företagens lokaler.

I denna punkt ska ”överförs” tolkas i enlighet med definitionen i kapitel 1 s i underbilaga 1 B.

3. Det förarkort som avses i underbilaga 1 B ska på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den fördragsslutande part där föraren har sin normala hemvist.

En fördragsslutande part får kräva att varje förare som omfattas av bestämmelserna i denna överenskommelse och som har sin normala hemvist inom den fördragsslutande partens territorium ska inneha förarkort.

a) I denna överenskommelse avses med *normal hemvist* den plats där en person normalt vistas, det vill säga under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av personlig anknytning, som präglas av nära band mellan personen och platsen där denne bor.

Normal hemvist för en person vars yrkesanknytning finns på en annan plats än den där denne har sin personliga anknytning, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera fördragsslutande parter, anses vara den plats där denne har sin personliga anknytning, om denne återvänder dit regelbundet. Det sista villkoret måste inte vara uppfyllt om personen i fråga uppehåller sig i en fördragsslutande part för att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

b) Förarna ska kunna uppvisa en handling av vilken det framgår var de har sin normala hemvist, till exempel ett identitetskort eller en annan giltig handling.

c) De myndigheter i den fördragsslutande parten som är behöriga att utfärda förarkort får begära ytterligare upplysningar eller bevis om de tvivlar på giltigheten i de uppgifter om normal hemvist som lämnas i enlighet med punkt b eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.

d) De behöriga myndigheterna i den utfärdande fördragsslutande parten ska, så långt det är möjligt, säkerställa att den som ansöker om förarkort inte redan innehar ett giltigt sådant.

4. a) Den behöriga myndigheten i den fördragsslutande parten ska utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i underbilaga 1 B.

Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.

Föraren får inneha endast ett giltigt kort. Föraren får endast använda sitt eget personliga kort. Föraren får inte använda ett förarkort som är skadat eller vars giltighetstid har gått ut.

När ett nytt förarkort utfärdas som ersättning för ett gammalt ska det nya kortet vara försett med samma utfärdandenummer men indexnumret ska höjas med en enhet. Den utfärdande myndigheten ska föra ett register över kort som utfärdas, stjäls, förkommer eller skadas under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid.



Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan om det.

Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att gå ut ska myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om en sådan ansökan har skickats till myndigheten inom den frist som föreskrivs i artikel 12.1.

b) Förarkort ska enbart utfärdas för förare som omfattas av bestämmelserna i denna överenskommelse.

c) Förarkortet ska vara personligt. Det kan under sin giltighetsperiod inte återkallas eller dras in av någon anledning, såvida inte den behöriga myndigheten i den fördragsslutande parten konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett kort som vederbörande inte är innehavare av eller att det innehavda kortet erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar. Om sådana indragnings- eller återkallelseåtgärder vidtas av en annan fördragsslutande part än den som har utfärdat kortet, ska denna part återsända kortet till myndigheterna i den fördragsslutande part som har utfärdat det och ange skälen för återsändandet.

d) Förarkort som har utfärdats av fördragsslutande parter ska erkännas ömsesidigt.

När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en fördragsslutande part har etablerat sin normala hemvist i en annan fördragsslutande part får vederbörande begära att kortet byts ut mot ett motsvarande förarkort. Det åligger den fördragsslutande part som genomför utbytet att vid behov kontrollera att det uppvisade kortet fortfarande är giltigt.

De fördragsslutande parter som genomför ett utbyte ska återsända det gamla kortet till myndigheterna i den fördragsslutande part som har utfärdat det och ange skälen för utbytet.

e) När en fördragsslutande part ersätter eller byter ut ett förarkort ska ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller förnyelse, registreras i den fördragsslutande parten.

f) Fördragsslutande parter ska vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika att förarkort förfalskas.

5. De fördragsslutande parterna ska säkerställa att de uppgifter som är nödvändiga för att kontrollera efterlevnaden av denna överenskommelse och som i enlighet med underbilaga 1 B till denna bilaga, registreras och lagras i minnet av färdskrivare, behålls i minnet under minst 365 dagar efter den dag då de registrerades och kan göras tillgängliga enligt villkor som garanterar dessa uppgifters säkerhet och exakthet.

De fördragsslutande parterna ska vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att vidareförsäljning eller tagande ur bruk av färdskrivare inte inverkar menligt på en riktig tillämpning av denna punkt.

## Artikel 12

1. Föraren ska inte använda smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort. Bladen och förarkortet ska därför skyddas på lämpligt sätt.

Om ett diagramblad eller förarkort med registreringar har skadats ska föraren fästa det skadade bladet eller förarkortet på de reservblad som har använts som ersättning.

Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos behöriga myndigheter i den fördragsslutande part där denne har sin normala hemvist.

När föraren önskar förnya sitt förarkort ska vederbörande ansöka om detta hos behöriga myndigheter i den fördragsslutande part där denne har sin normala hemvist senast 15 arbetsdagar innan kortet upphör att gälla.

2. a) Föraren ska varje dag som denne kör använda diagrambladen eller förarkortet från den tidpunkt då vederbörande tar över fordonet. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Diagrambladet och förarkortet får inte användas längre tid än det är avsett för.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare i enlighet med underbilaga I B ska de förvissa sig om att förarkortet stoppas in i rätt kortplats på färdskrivaren.

b) När en förare inte kan använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att denne lämnat fordonet, ska de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d

(i) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med underbilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt eller

(ii) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med underbilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

c) Om det finns mer än en förare på fordonet, ska förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i punkten 3, andra strecksatsen led b, c och d nedan registreras på diagrambladet för den förare som faktiskt kör fordonet.

### 3. Förarna ska

- se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,

- använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

- a) under tecknet  eller <sup>1</sup> körtid,  
 b) under tecknet  eller <sup>1</sup> all annan arbetstid,  
 c) under tecknet  eller <sup>1</sup> annan tid av tillgänglighet, nämligen:

<sup>1</sup> Symboler som används för digitala färdskrivare.

- väntetid, dvs. den period under vilken föraren måste stanna på sin post endast för att svara på eventuella samtal för att påbörja eller återuppta en körning eller annat arbete,

- tid som tillbringas bredvid föraren medan fordonet är i rörelse,

- tid som tillbringas på en brits medan fordonet är i rörelse,

d) under tecknet  eller  raster och dygnsviloperioder.

4. Varje fördragslutande part får tillåta att alla perioder som det hänvisas till i punkt 3, andra indraget b) och c) registreras under symbolen  på diagrambladen som används på fordon registrerade i dess territorium.

5. Varje förare ska lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

a) För- och efternamn (när bladet börjar användas).

b) Datum och ort där användningen av bladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.

c) Registreringsnummer för varje fordon som vederbörande tilldelas, såväl vid starten av den första på bladet registrerade resan som därefter om byte av fordon sker under bladets användning.

d) Vägmatarens ställning

- vid början av den första resa som är registrerad på bladet,

- vid slutet av den sista resa som är registrerad på bladet,

- vid fordonsbyte under en arbetsdag (avläst mätarställning på det fordon föraren hade tilldelats och på det fordon denne ska tilldelas).

e) Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.

5a. Föraren ska på färdskrivaren föra in symbolerna för det land där denne börjar och det land i vilket föraren slutar sin dagliga arbetsperiod i överensstämmelse med underbilaga 1 B.

Införandet av ovannämnda uppgifter ska göras av föraren och kan ske antingen helt manuellt eller automatiskt om färdskrivaren är kopplad till ett system för satellitbaserad positionsangivelse.

6. Färdskrivaren enligt underbilaga 1 ska vara konstruerad på ett sådant sätt att en behörig kontrolltjänsteman, om så behövs efter att ha öppnat färdskrivaren, ska kunna läsa av registreringarna för de nio timmarna närmast före kontrollen utan att bladet varaktigt skadas eller smutsas ned.

Vidare ska färdskrivaren vara konstruerad så att det går att kontrollera att registrering sker utan att öppna höljet.

7. a) Föraren av ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 ska på kontrolltjänstemens begäran alltid 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) Eventuella registreringar som har gjorts för hand och utskrift som har gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt villkoren i denna överenskommelse.

Efter ikraftträdandet enligt artikel 13a i överenskommelsen ska de tidsperioder som avses i leden i och iii emellertid omfatta innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

b) Föraren av ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B ska på kontrolltjänstemans begäran alltid kunna visa upp följande:

i) Sitt förarkort.

ii) Eventuella registreringar som har gjorts för hand och utskrift som har gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt villkoren i denna överenskommelse.

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 underbilaga 1.

Efter ikraftträdandet enligt artikel 13a i överenskommelsen ska de tidsperioder som anges i ii) emellertid omfatta innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

c) En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att överenskommelsen 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 13.2 och 13.3 inte efterlevs.

8. Det är förbjudet att förfalska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladet, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivaren enligt underbilaga 1 B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivaren, diagrambladet eller förarkortet så att registrerade uppgifter och/eller utskrifter förfalskas, utplånas eller förstörs. Fordonet får inte ha någon utrustning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

### Artikel 13

1. Om färdskrivaren går sönder eller fungerar felaktigt ska arbetsgivaren låta en godkänd montör eller verkstad reparera den så snart som omständigheterna medger det.

Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från den dag då utrustningen gick sönder eller funktionsfelet upptäcktes, ska reparationen göras under resans gång.

De fördragsslutande parterna kan bestämma att de behöriga myndigheterna får förbjuda att ett fordon används om skador eller funktionsfel inte åtgärdas i enlighet med föreskrifterna i de föregående styckena.

2. a) När en färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, ska föraren på diagrambladet eller diagrambladen eller på ett annat blad som antingen ska fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket denne anger kännetecknen med vilkas hjälp vederbörande kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte har registrerats eller skrivits ut korrekt av färdskrivaren.

b) Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls eller om föraren inte är i besittning av det ska föraren

i) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som denne kör och på utskriften fylla i

- uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn och nummer på körkortet eller namn och nummer på förarkortet) inbegripet sin namnteckning,

- de tidsperioder som avses i artikel 12.3 andra strecksatsen led b, c och d,

ii) i slutet av körningen skriva ut alla uppgifter om de tidsperioder som har 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 har registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument lämna uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn och nummer på körkortet eller namn och nummer på förarkortet), inbegripet förarens namnteckning.

3. Om förarkortet skadas eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den fördragsslutande part där vederbörande har sin normala hemvist. Om förarkortet blir stulet ska föraren anmäla stölden i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden inträffade.

Om förarkortet förkommer ska förlusten i vederbörlig ordning anmälas till både de behöriga myndigheterna i den fördragsslutande part som har utfärdat kortet och till de behöriga myndigheterna i den fördragsslutande part där föraren har sin normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.

Föraren får fortsätta att köra sitt fordon utan eget förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att göra det möjligt att återföra fordonet till stationeringsorten, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

Om myndigheterna i den fördragsslutande part där föraren har sin normala hemvist är andra än de som har utfärdat hans förarkort och dessa omeds förnya, ersätta eller byta ut detta, ska de informera de myndigheter som har utfärdat det gamla kortet om de exakta skälen till varför kortet förnyas, ersätts eller byts ut.

#### Artikel 14

1. I enlighet med artikel 13, punkt 2 b i överenskommelsen måste förare som kör ett fordon som är registrerat i en fördragsslutande part och där de behöriga myndigheterna ännu inte har haft möjlighet att utfärda förarkort och som, under den övergångsperiod som avses i punkt 1 i denna artikel, kör i internationell trafik med ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 B till bilagan, på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp utskrifter och/eller diagramblad för innevarande vecka och, i alla händelser, utskriften och/eller diagramblad för den sista dagen som föraren körde under den föregående veckan.
2. Punkt 1 är inte tillämpligt på förare av fordon som är registrerade i ett land där det är obligatoriskt att använda ett förarkort. Förare ska dock kunna visa upp utskrifter när en kontrolltjänsteman begär det.
3. De utskrifter som det hänvisas till i punkt 1 ska förses med uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn och körkortsnummer), inbegripet förarens namnteckning.

## UNDERBILAGA 1 B

### **Krav i fråga om konstruktion, provning, installation och besiktning av den digitala färdskrivaren som används för vägtransporter**

#### **Artikel 1**

##### ***Inledning***

1. Denna underbilaga är en anpassning av bilaga I B till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>1</sup> och innehållet i denna bilaga återges inte i AETR på grund av dess storlek och tekniska karaktär. De fördragsslutande parterna hänvisas till Europeiska unionens *officiella tidning* för den fullständiga officiella texten och dess ändringar.

Innehållet i underbilaga 1 B har därför begränsats till att ange hänvisningar till de relevanta texterna inom Europeiska unionen och i de officiella tidningarna där de är publicerade och till att genom korshänvisningar understryka vissa punkter som i bilagan har anpassats till innehållet i AETR.

2. För att det ska vara lättare att i AETR beakta bilagan och ändringarna i den och möjliggöra en allmän syn på texten kommer Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa att göra en sammanställning av denna underbilaga. Denna version har emellertid ingen rättslig verkan. Denna version finns på UNECE:s alla officiella språk och uppdateras vid behov.

#### **Artikel 2**

##### ***Inledande bestämmelser i underbilaga 1 B***

1. I enlighet med punkt 1 i artikel 1 hänvisas de fördragsslutande parterna, för att beakta bilaga 1 B, till kommissionens förordningar nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 och nr 432/2004 av den 5 mars 2004 (se fotnot nedan när de publicerades i Europeiska unionens officiella tidning) om anpassning för den sjunde och åttonde gången till den tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter.

---

<sup>1</sup> I dess ändrade lydelse genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 (EGT L 274 av den 9 oktober 1998) och genom kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 (EGT L 207 av den 5 augusti 2002 (rättelse EGT L 77 av den 13 mars 2004)) och nr 432/2004 av den 5 mars 2004 (EGT L 71 av den 10 mars 2004).

2. I underbilaga 1 B används följande begrepp.

2.1 Begreppen i den vänstra kolumnen ska ersättas med motsvarande begrepp i den högra kolumnen.

| Begrepp som används i bilaga I B                       |                    | Begrepp som används i AETR                        |
|--|--------------------|---|
| Medlemsstater  | <b>ersätts med</b> | Fördragsslutande parter                           |
| MS   |                    | FP  |
| Bilaga (I B)   |                    | Underbilaga (1 B)                                 |
| Tillägg  |                    | Tillägg till underbilaga                          |
| Förordning   |                    | Överenskommelse eller AETR                        |
| Gemenskap  |                    | UNECE   |
| Recording equipment<br>( <i>English version only</i> ) |                    | Control device<br>( <i>English version only</i> ) |

2.2 Hänvisningar till rättsakter i den vänstra kolumnen nedan ska ersättas med rättsakterna i den högra kolumnen:

| Europeiska gemenskapens rättsakter   |                    | Rättsakter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa |
|--|--------------------|--|
| Rådets förordning (EEG) nr 3821/85   | <b>ersätts med</b> | AETR   |
| Rådets direktiv 92/23/EEG  |                    | ECE:s föreskrifter nr 54   |
| Kommissionens direktiv 95/54/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 72/245/EEG |                    | ECE:s föreskrifter nr 10   |

2.3 En förteckning över de texter eller bestämmelser för vilka ECE inte har någon motsvarighet till eller för vilka det finns mer information visas nedan. Texterna eller informationen anges endast som referens.



- 2.3.1 Gränsen för inställning av anordningen för hastighetsbegränsning som anges i punkt 1 (Definitioner) bb i bilaga I B/underbilaga 1 B motsvarar rådets direktiv nr 92/6/EEG av den 10 februari 1992 (EGT nr L 57, 2.3.1992).
- 2.3.2 Uppmätningen av avstånd enligt vad som anges i I (Definitioner) u i bilaga I B/underbilaga 1 B motsvarar bestämmelserna i rådets direktiv nr 97/27/EG av den 22 juli 1997 i dess ändrade lydelse (EGT nr L 233, 25.08.1997).
- 2.3.3 Fordonsidentifiering enligt definitionen i I (Definitioner) nn i bilaga I B/underbilaga 1 B motsvarar bestämmelserna i rådets direktiv nr 76/114/EEG av den 18 december 1975 (EGT nr L 24, 30.01.1976).
- 2.3.4 Säkerhetsbestämmelserna ska motsvara bestämmelserna i rådets rekommendation nr 95/114/EG av den 7 april 1995 om gemensamma kriterier för utvärdering av informationsteknologisk säkerhet (EGT L 93, 26.04.1995).
- 2.3.5 Skyddet för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ska motsvara bestämmelserna i rådets direktiv nr 95/46/EG av den 24 oktober 1995 i dess ändrade lydelse (EGT L 281, 23.11.1995).
- 2.4 Andra bestämmelser som ska ändras eller utgå:
- 2.4.1 Innehållet i krav 172 utgår och ersätts med "Reserverat".
- 2.4.2 Krav 174 ändras enligt följande.
- "Koden för den fördragsslutande part som utfärdar kortet. Koderna för de fördragsslutande parter som inte är medlemmar i EU följer 1968 års Wienkonvention om vägtrafik eller 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik."
- 2.4.3 Hänvisningen i krav 178 till EU med bokstäverna MS för medlemsstat ska ersättas med bokstäverna FP för fördragsslutande part, eventuellt med koden för de fördragsslutande parter som inte är medlemmar i EU.
- 2.4.4 Krav 181 ändras enligt följande.
- "Efter samråd med FN-/ECE-sekretariatet får de fördragsslutande parterna lägga till färger eller märkningar, till exempel säkerhetsmärkningar, utan att det påverkar övriga bestämmelser i denna underbilaga."
- 2.4.5 Krav 278 ändras enligt följande.
- "Provning för överensstämmelse utförs av ett behörigt organ."
- 2.4.6 Kraven 291 till 295 utgår och ersätts med "Reserverat".
- 2.4.7 I tillägg 9/tillägg 9 i underbilaga 1B till AETR (typgodkännande – förteckning över minsta antal provningar som krävs), 1, 1-1, inledande mening ska ändras enligt följande.
- "Förfarande för typgodkännande för en färdskrivare (eller komponent) eller ett färdskrivarkort bygges på följande:

## UNDERBILAGA 2

### Typgodkännandemärke och typgodkännandeintyg

#### I. TYPGODKÄNNANDEMÄRKE

1. Typgodkännandemärket ska bestå av

- en rektangel, inom vilken bokstaven "e" ska vara inskriven, följd av en sifferkod för det land som har utfärdat godkännande enligt följande:

|                |    |                              |    |
|----------------|----|------------------------------|----|
| Tyskland       |    | Slovakien                    | 27 |
| Frankrike      |    | Vitryssland                  |    |
| Italien        |    | Estland                      |    |
| Nederländerna  |    | Moldavien                    |    |
| Sverige        |    | Bosnien-Hercegovina          |    |
| Belgien        |    | Lettland                     |    |
| Ungern         |    | Liechtenstein                |    |
| Tjeckien       |    | Bulgarien                    |    |
| Spanien        |    | Kazakstan                    |    |
| Serbien        |    | Litauen                      |    |
| Storbritannien |    | Turkiet                      |    |
| Österrike      |    | Turkmenistan                 |    |
| Luxemburg      | 13 | Azerbajdzjan                 | 39 |
| Schweiz        | 14 | F.d. jugoslaviska republiken | 40 |
|                |    | Makedonien                   |    |
| Norge          | 16 | Andorra                      | 41 |
| Finland        | 17 | Uzbekistan                   | 44 |
| Danmark        | 18 | Ukraina                      | 46 |
| Rumänien       | 19 | Cypern                       | 49 |
| Polen          | 20 | Malta                        | 50 |
| Portugal       | 21 | Albanien                     | 54 |
| Ryssland       | 22 | Armenien                     | 55 |
| Grekland       | 23 | Montenegro                   | 56 |
| Irland         | 24 | San Marino                   | 57 |
| Kroatien       | 25 | Monaco                       | 59 |

Högre löpnummer ska tilldelas

i) länder som är parter i 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande samma siffror som har tilldelats dessa länder enligt den överenskommelsen,

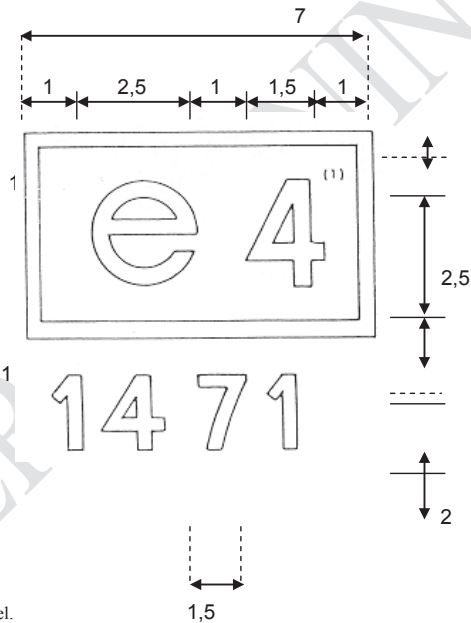
ii) länder som inte är parter i 1958 års överenskommelse i kronologisk ordning efter hand som de ratificerar eller godkänner överenskommelsen

och

en godkännandesiffra som motsvarar numret på det intyg om godkännande som utfärdats för färdskrivarens prototyp eller för diagrambladet. Denna siffra ska vara placerad i rektangelns omedelbara närhet.

Anmärkning. För att säkerställa att sifferkoderna i framtiden överensstämmer mellan 1958 års överenskommelse och de som anges i AETR-överenskommelsen ska nya parter tilldelas samma siffra i båda överenskommelserna.

2. Typgodkännandemärket ska finnas på typskylten för varje färdskrivare och på varje diagramblad. Märket ska inte kunna utplånas och det ska alltid vara lätt att läsa.
3. Typgodkännandemärkets mått, som visas här nedan, är uttryckta i millimeter och utgör de minsta tillåtna. Förhållandena mellan måtten ska bibehållas.



<sup>(1)</sup> Dessa siffror är endast exempel.

## II. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR PRODUKTER I ENLIGHET MED UNDERBILAGA 1

En medlemsstat som har beviljat typgodkännande skall åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När andra medlemsstater informeras om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, skall en medlemsstat använda kopior av detta intyg.

---

### TYPGODKÄNNANDEINTYG

---

Namn på behörig myndighet: .....

Meddelande om<sup>1</sup>

- godkännande av en typ av färdskrivare
  - återkallelse av godkännande av en typ av färdskrivare
  - godkännande av en typ av diagramblad
  - återkallelse av godkännande av en typ av diagramblad
- 

Typgodkännande nr: .....

1. Varumärke eller handelsbeteckning: .....
  2. Namn på typ eller modell: .....
  3. Tillverkarens namn .....
  4. Tillverkarens adress .....
  5. Ansökan om godkännande inlämnad den: .....
  6. Provningsställe
  7. Provningsprotokollets datum och nummer: .....
  8. Datum för godkännande: .....
  9. Datum för återkallelse av godkännande: .....
  10. Typ eller typer av färdskrivare i vilka diagrambladet är avsett att användas:  
.....
  11. Ort
  12. Datum
  13. Bifogade beskrivande handlingar .....
- 

14. Anmärkningar
- .....

(Underskrift)

---

<sup>1</sup> Stryk de alternativ som inte är tillämpliga.

---

### III. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR PRODUKTER I ENLIGHET MED UNDERBILAGA 1 B

En fördragsslutande part som har beviljat typgodkännande ska åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedanstående mall. De fördragsslutande parterna använder kopior av denna handling vid underrättelse om utfärdade typgodkännanden eller återkallelser till andra fördragsslutande parter.

---

#### TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR PRODUKTER I ENLIGHET MED UNDERBILAGA 1 B

---

Namn på behörig myndighet .....

Meddelande om (1):

Godkännande

Återkallelse av godkännande

av en färdskrivarmodell

av en färdskrivarkomponent (2) .....

av ett förarkort

av ett verkstadskort

av ett företagskort

av ett inspektörskort

Godkännande nr. ....

1. Tillverkningsmärke eller varumärke.....
2. Namn på modell.....
3. Tillverkarens namn.....
4. Tillverkarens adress.....  
.....
5. Ansökan om godkännande inlämnad den.....
6. Provningsställe eller -ställen.....
7. Protokollens datum och nummer.....
8. Datum för godkännande.....
9. Datum för återkallelse av godkännande.....
10. Modell(er) för komponent(er) till färdskrivare i vilka komponenten är avsedd att användas.....
11. Plats.....
12. Datum.....
13. Bifogade beskrivande handlingar.....

14. Anmärkningar (inbegripet vid behov plomberingsetiketter)  
.....  
.....

(Underskrift)

---

1) Markera de alternativ som är tillämpliga

2) Ange den komponent som meddelandet avser

---

## UNDERBILAGA 3

### Formulär

I enlighet med artikel 12a i denna överenskommelse får vägtransportföretagare använda följande formulär för att underlätta vägkontroller:

1. INTYGET OM AKTIVITETER ska användas när föraren har varit sjukskriven eller på semester eller när denne har kört ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för AETR enligt definitionen i artikel 2 i denna överenskommelse.

Anvisningar (återges om möjligt på baksidan av formuläret)

a) Alla fält i detta formulär ska fyllas i före körningen av transportföretaget och föraren i fråga.

b) Texten i formuläret får inte ändras.

c) För att formuläret ska gälla måste det vara undertecknat av en behörig företrädare för transportföretaget och av föraren. För enskilda företag undertecknar föraren en gång för företagets räkning och en gång i egenskap av förare. Endast det undertecknade originalet är giltigt.

d) Formuläret får skrivas ut på papper som innehåller företagets logotyp. Avsnitten 1–5 får vara förtryckta. Undertecknarens namnteckning får inte ersättas med företagets stämpel, men stämpeln får finnas med.

e) Ytterligare nationell eller regional information måste anges på baksidan av formuläret.

f) Om detta formulär fylls i på ett annat språk än engelska eller franska, ska rubriken på det nationella språket anges under den engelska och franska rubriken, som måste vara kvar. Avsnittsrubrikerna i formulärets brödtext måste även anges på engelska om originalhandlingen fylls i på ett annat språk än engelska (se bifogat formulär).

2. (reserveras för ett eventuellt ytterligare formulär)..."

**UNDERBILAGA 3 TILL BILAGAN TILL AETR**

INTYG OM AKTIVITETER\* (FÖRORDNING (EG) 561/2006 ELLER AETR\*\*)

Formuläret ska fyllas i med latinska bokstäver och undertecknas före en körning. Det ska förvaras tillsammans med färdskrivarregistret i original på den plats där detta ska förvaras.

**INTYGSFÖRFALSKNING ÄR BROTTSLIGT**

Ifylles av företaget

1. Företaget namn.....

2. Gatuadress, postnummer, ort.....

Land:

3. Telefonnummer (inbegripet utlandsprefixet) .....

4. Faxnummer (inbegripet utlandsprefixet) .....

5. E-postadress:.....

**Härmed intygar jag:**

6. För- och efternamn .....

7. Befattning i företaget.....

**att föraren:**

8. För- och efternamn .....

9. Födelsedatum (dag/månad/år): (jour/mois/année): .....

10. Körkortsnummer eller id-kortsnummer eller  
passnummer.....

11. som började arbeta på företaget den  
(dag/månad/år).....

under perioden:

12. från och med (timme/dag/månad/år):.....

13. till och med (timme/dag/månad/år):.....

14.  var sjukskriven\*\*\*

15.  var på semester\*\*\*

16.  var ledig eller hade viloperiod\*\*\*

17.  körde ett fordon som är undantaget från tillämpningsområdet för förordning (EG) 561/2006 eller AETR\*\*\*

18.  utförde annat arbete än att köra\*\*\*

19.  var tillgänglig\*\*\*

20. Plats:..... Datum.....

Namnteckning

21. Härmed intygar jag, föraren, att jag inte har kört ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) 561/2006 eller AETR under den tid som anges ovan.

22. Plats:..... Datum.....

Förarens namnteckning

\* Detta formulär finns i elektronisk och utskrivbar form på webbadressen:

<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\* Den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter.

\*\*\* Välj endast en ruta.

**Förordning (1993:185)  
om arbetsförhållanden vid vissa  
internationella vägtransporter**



## Svensk författningssamling

Konsoliderad av Transportstyrelsen med anledning av ändringar i SFS 2004:866, 2010:1617, 2011:814, 2012:111, 2013:11, 2014:1257 och 2015:32



SFS 1993:185

### Förordning om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Utfärdad  
den 18 mars 1993

Ändrad till och med  
den 1 mars 2015

#### Bestämmelser i AETR som skall gälla som svensk rätt

1 § Följande bestämmelser i den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vissa internationella vägtransporter (AETR) ska gälla som svensk förordning i den lydelse som de engelska och franska originaltexterna har efter senare ändringar:

1. Artiklarna 1–12a.
2. Bilagan till överenskommelsen. (2013:11).

2 § De engelska och franska texterna ska ha samma giltighet. Tillsammans med er svensk översättning finns de engelska texterna, och för ändringar publicerade före den 1 juni 2001, även de franska texterna, publicerade i Sveriges överenskommelser med främmande makter och Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1973:53, 1983:58, 1992:40, 2012:11, 2012:12, 2012:13 och 2012:14). (2013:11).

#### Tillämpningsområde

3 § AETR tillämpas på internationella vägtransporter i enlighet med artikel 2 i AETR, om inte annat följer av artikel 2 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) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/851. (2013:11).

4 § Upphävd g. (2013:11).

5 § Upphävd g. (2013:11).

#### Behöriga myndigheter

6 § Med behörig myndighet enligt AETR avses för Sveriges de Transportstyrelsen.

Godkännande av verkstäder enligt artikel 9.1 i bilagan ska dock ske genom ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/932 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta Transportstyrelsen om de ackrediteringar och

<sup>1</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1 (Celex 32006R0561).

<sup>2</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

återkallelser av ackrediteringar som beslutats enligt denna bestämmelse. (2011:814).

### Kompetenskrav

7 § Utöver vad som följer av bestämmelserna i körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980) ska kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen och 5.2 andra stycket c i AETR för Sveriges del anses uppfylla av den som blivit godkänd vid ett skriftligt prov för förare av fordon avsedda för gods- eller persontransporter på väg anordnat av

1. Trafikverket, eller
2. den gymnasieskola eller kommunala vuxenutbildning där eleven undervisats på en nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd enligt 8 kap. 4 § körkortsförordningen.

Transportstyrelsen ska utfärda bevis på yrkeskompetens till förare som uppfyller kravet i första stycket. (2012:111).

### Färdskrivare

8 § I fordon som används vid internationella vägtransporter enligt denna förordning ska färdskrivaren vara installerad och användas i enlighet med kraven i artikel 10 i AETR. (2013:11).

9 § Transportstyrelsen får i fråga om fordon som är registrerade i en stat som inte tillträtt AETR och som inte heller är part i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, i stället för kravet på färdskrivare, medge att diagramblad får fyllas i för hand av föraren vid färd inom Sverige. I sådana fall gäller bestämmelserna i artikel 12.1, 12.3, 12.5 och 12.7 i bilagan till AETR i tillämpliga delar. Medgivandet får förenas med särskilda villkor. (2013:11).

### Kontroller

10 § Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg är Polismyndigheten. Behörig kontrolltjänsteman är polisman eller bilinspektör.

Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen. Behörig kontrolltjänsteman är en särskilt förordnad tjänsteman vid styrelsen. (2014:1257).

11 § I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordon's färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll. Provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller trafikförordningen (1998:1276). (2004:866).

11 a § I artikel 12.1 a-c i AETR finns bestämmelser om vägkontroller, kontroller i företags lokaler och omfattningen av sådana kontroller.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för sådana kontroller.

En kontroll i företagets lokaler får ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument som begärts in från företaget. (2013:11).

11 b § I artikel 11.2 a i bilagan till AETR finns bestämmelser om hur ett företag ska bevara diagramblad och utskrifter och på begäran visa upp dem för en behörig kontrolltjänsteman.

I artikel 11.2 b i bilagan till AETR finns bestämmelser om hur ett företag ska kopiera och bevara uppgifter från fordonsheter och förarkort samt på begäran göra uppgifterna tillgängliga för en behörig kontrolltjänsteman.

Sådan kopiering som avses i andra stycket ska i fråga om uppgifter från fordonsheter ske inom 90 dagar och för uppgifter från förarkort inom 28 dagar från dagen för registreringen av uppgiften. (2013:11).

12 § Upphävd g. (2013:11).

13 § Upphävd g. (2004:866).

14 § Upphävd g. (2004:866).

15 § Upphävd g. (2004:866).

16 § Upphävd g. (2013:11).

### Överföring av information

17 § Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år lämna uppgifter om kontroller på väg till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska vara indelade i följande kategorier:

1. Typ av väg, som kan vara motorväg, riksväg eller annan väg, och vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i.

2. Typ av färdskrivare, analog eller digital.

Polismyndigheten ska samtidigt lämna uppgift om hur många färdskrivare som har kontrollerats vid vägkontroller under det föregående året och antalet konstaterade överträdelse mot 19, 19 a och 20 §§ och vad dessa överträdelse består i. (2014:1257).

17 a § Skatteverket ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller kontroll. (2010:1617).

### Besiktningar

18 § För kontroller och besiktningar enligt avsnitt VI i underbilaga 1 gäller följande.

1. Sådana intyg som avses i punkt 1 får utfärdas av en godkänd verkstad eller, i fråga om en ny enhet, av tillverkaren eller den som företräder honom,

2. Besiktningar av färdskrivarutrustning i fordon enligt punkt 3 a skall göras vartannat år av godkänd verkstad.

Om färdskrivarutrustningen inte genomgått en besiktning inom den tid som anges i första stycket 2 får fordonet brukas endast

1. vid provkörning i omedelbart samband med reparation av färdskrivaren,

2. för färd kortaste lämpliga väg till en godkänd verkstad för reparation eller besiktning, samt

3. vid transport där färdskrivare inte krävs. (2004:866).

18 a § Uppfyller färdskrivarutrustningen vid besiktningen kraven, skall verkstaden byta ut installationsskylten. Om det finns brister i färdskrivarutrustningen skall installationsskylten tas bort och inte ersättas med någon ny.

Om färdskrivarutrustningen har brister får fordonet brukas endast vid sådana transporter som anges i 18 § andra stycket. (2004:866).

### Straff och sanktionsavgifter

#### Straff

19 § Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. artikel 5–7, 8.1–8.6 a, 8.6 b eller 9 andra meningen i AETR,

2. artikel 10, 11.4 a tredje stycket, 12.1–12.3, 12.5, 12.5 A, 12.7, 13.1 andra stycket, 13.2 eller 13.3 första–tredje styckena i bilagan till AETR,

3. 8 eller 9 § eller mot särskilda villkor som har beslutats med stöd av 9 §, eller

4. förbud att bruka fordon enligt 18 § andra stycket eller 18 a § andra stycket.

I 22 a § finns bestämmelser om att sanktionsavgift ska tas ut för vissa överträdelse som har begåtts utanför Sverige. (2013:11).

19 a § Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning. (2004:866).

19 b § *Upphävd g. F (2013:11).*

20 § Till penningböter döms den som utan lov uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivaruutrustning enligt punkt V.B i underbilaga 1 till AETR. (2010:1617).

### **Sanktionsavgifter**

21 § Sanktionsavgift ska tas ut av

1. en arbetsgivare som bryter mot artikel 11.1 eller 13.1 första stycket i bilagan till AETR, och
2. en näringsidkare som bryter mot artikel 11.1–11.3 och 11.5 i AETR, artikel 11.2 i bilagan till AETR eller 11 b § tredje stycket.

Sanktionsavgift enligt artikel 11.2 i bilagan till AETR, 11 b § tredje stycket och avsnitt 3 i bilagan till denna förordning ska tas ut bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna har varit så bristfälliga, att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 25 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas på motsvarande sätt. (2013:11).

22 § I de fall som avses i 19 och 22 a §§ ska sanktionsavgift tas ut av arbetsgivaren om denne inte gjort vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra överträdelsen.

Det som sägs i första stycket om arbetsgivare ska i stället gälla annan näringsidkare om överträdelsen skett i dennes transportverksamhet. (2013:11).

22 a § Om överträdelsen har begåtts utanför Sverige och överträdelsen upptäckts i Sverige ska sanktionsavgift tas ut av en förare som har brutit mot

1. artikel 5, 6, 7, 8.1–8.6 a, 8.6 b eller 9 andra meningen i AETR,
2. artikel 10, 11.4 a tredje stycket, 12.1–12.3, 12.5, 12.5 A, 12.7, 13.1 andra stycket, 13.2 eller 13.3 första–tredje styckena i bilagan till AETR,
3. 8 eller 9 § eller mot sådana särskilda villkor som har beslutats med stöd av 9 §, eller
4. 20 §.

Sanktionsavgift enligt första stycket ska inte tas ut om en sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen. (2013:11).

23 § Den avgiftsskyldige ska helt eller delvis befrias från sanktionsavgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Vid prövningen av denna fråga ska det särskilt beaktas

1. om överträdelsen har berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdrå åt någon annan att göra det,
2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka, eller
3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa. (2010:1617).

24 § Frågor om påförande av sanktionsavgift prövas av Transportstyrelsen.

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

Innan sanktionsavgift påförs någon ska denne ges tillfälle att yttra sig. (2010:1617).

25 § Sanktionsavgift för överträdelser enligt 21–22 a §§ ska tas ut med de belopp som anges i bilagan till denna förordning.

Om sanktionsavgift tas ut gemensamt för flera överträdelser får det sammanlagda beloppet uppgå till högst

1. tiotusen kronor för en förare, och
2. tvåhundra tusen kronor för en näringsidkare eller arbetsgivare.

Sanktionsavgift enligt andra stycket 2 får inte överstiga tio procent av näringsidkarens eller arbetsgivarens årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under

det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas. (2013:11).

**25 a §** Om sanktionsavgift enligt 22 a § ska tas ut av någon som inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta att sanktionsavgiften ska betalas i förskott. Förskottet ska betalas till Polismyndigheten. (2014:1257, 2015:32).

**25 b §** Om det förskott som avses i 25 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift slutligt påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. (2013:11, 2015:32).

**25 c §** Sanktionsavgiften får i förekommande fall inte tas ut med ett högre belopp än förskottet. (2013:11).

**25 d §** En polisman eller bilinspektörs beslut om att sanktionsavgiften ska betalas i förskott eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 25 b §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning besluta att

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,
  2. upphäva en polisman beslut enligt 25 b §, om det finns synnerliga skäl.
- Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har prövat frågan om sanktionsavgift. (2013:11, 2015:32).

**25 e §** Om någon sanktionsavgift inte tas ut, eller om avgiften sätts ned eller efterskänks, ska det överskjutande beloppet återbetalas. (2013:11).

**26 §** Sanktionsavgifter ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet har vunnit laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet.

Sanktionsavgifter ska betalas till Transportstyrelsen. (2010:1617).

**27 §** När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken. (2010:1617).

**28 §** Sanktionsavgift får påföras bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts. (2010:1617).

**29 §** En sanktionsavgift faller bort, om beslutet om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet vann laga kraft. (2010:1617).

**30 §** Ansvar enligt denna förordning inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller om sanktionsavgift kan påföras enligt förordningen. (2010:1617).

### Underrättelser

**31 §** En kopia av dom eller slutligt beslut i ett mål om ansvar eller påförande av sanktionsavgift enligt denna förordning ska av domstolen sändas till Transportstyrelsen. (2010:1617).

### Hindrande av fortsatt färd

**32 §** En polisman ska hindra fortsatt färd med ett fordon som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats ska en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då AETR har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten. (2013:11).

### Överklaganden

**33 §** I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftligt prov enligt 7 §,
2. en polismanns beslut enligt 25 a och 25 b §§, och
3. Transportstyrelsens beslut enligt 25 d §. (2013:11).

### Bemyndiganden

**34 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. verkställigheten av denna förordning, och
2. avgifter för kontroll i företags lokaler och för ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Föreskrifter om kontroll ska meddelas efter att Polismyndigheten har hörts. (2014:1257).

### Övergångsbestämmelser

#### 1993:185

1. Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer. (I kraft den 1 januari 1994, 1993:1646).

2. Genom förordningen upphävs förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

3. Föreskrifterna i artikel 12 om personlig kontrollbok och i artikel 12 a om kontrollanordning i AETR i dess lydelse före den 24 april 1992 får i fråga om sådana i överenskommelsen avsedd internationell vägtransport som utförs inom landet eller vägtransport utom landet med fordon som är registrerat i Sverige och som omfattas av förordningen (1993:184) om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransport tillämpas under ett år från ikraftträdandet av denna förordning och i fråga om övriga internationella vägtransporter enligt 3 § 1 till den 24 april 1995.

#### 2010:1617

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2011.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före den 1 januari 2011.

#### 2012:111

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2012. Äldre föreskrifter gäller dock fortfarande för sådana prov som har anordnats av en fristående gymnasieskola.

#### 2013:11

1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2013.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före den 1 mars 2013.

## Sanktionsavgifter enligt 21-22 a §§

## Bilaga

## 1. Sanktionsavgifter enligt 21 och 22 §§

## Överträdelser av AETR

| Nr                  | Rättslig grund | Typ av överträdelse   | Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*) |       |       |
|---------------------|----------------|---|---|-------|-------|
|                     |                |   | MAÖ                                       | AÖ    | MÖ    |
| <b>A Besättning</b> |                |   |   |       |       |
| A1                  | Artikel 5.1    | Brott mot lägsta ålder för förare   |   | 2 000 |       |
| <b>B Körtider</b>   |                |   |   |       |       |
| B1                  | Artikel 6.1    | Överskriden daglig körtid (9 timmar) om en förlängning till 10 timmar inte medgetts | 9 tim<br><...<<br>10 tim                  |       | 1 000 |
| B2                  |                |   | 10 tim<br><...<<br>11 tim                 |       | 2 000 |
| B3                  |                |   | 11 tim<br><...<                           | 4 000 |       |
| B4                  |                | Överskriden daglig körtid (10 timmar) om en förlängning medgetts                    | 10 tim<br><...<<br>11 tim                 |       | 1 000 |
| B5                  |                |   | 11 tim<br><...<<br>12 tim                 |       | 2 000 |
| B6                  |                |   | 12 tim<br><...<                           | 4 000 |       |
| B7                  | Artikel 6.2    | Överskriden körtid per vecka  | 56 tim<br><...<<br>60 tim                 |       | 1 000 |
| B8                  |                |   | 60 tim<br><...<<br>70 tim                 |       | 2 000 |
| B9                  |                |   | 70 tim<br><...<                           | 4 000 |       |

|                       |                                       |   |                                    |       |       |       |
|-----------------------|---------------------------------------|---|------------------------------------|-------|-------|-------|
| B10                   | Artikel 6.3                           | Överskriden sammanlagd körtid under två veckor i följd                                | 90 tim<br><...<<br>100 tim         |       |       | 1 000 |
| B11                   | 100 tim<br><...<<br>112 tim<br>30 min |   |                                    | 2 000 |       |       |
| B12                   | 112 tim 30 min<br><...<               |   | 4 000                              |       |       |       |
| <b>C Raster</b>       |                                       |   |                                    |       |       |       |
| C1                    | Artikel 7                             | Överskriden oavbruten körtid  | 4 tim<br>30 min<br><...<<br>5 tim  |       |       | 1 000 |
| C2                    |                                       |   | 5 tim<br><...<<br>6 tim            |       | 2 000 |       |
| C3                    |                                       |   | 6 tim<br><...<                     | 4 000 |       |       |
| <b>D Viloperioder</b> |                                       |   |                                    |       |       |       |
| D1                    | Artikel 8.1–8.2<br>8.4–8.5            | Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar) om reducerad dygnsvila inte har medgetts | 10 tim<br><...<<br>11 tim          |       |       | 1 000 |
| D2                    |                                       |   | 8 tim<br>30 min<br><...<<br>10 tim |       | 2 000 |       |
| D3                    |                                       |   | ...<<br>8 tim<br>30 min            | 4 000 |       |       |
| D4                    |                                       | Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts | 8 tim<br><...<<br>9 tim            |       |       | 1 000 |



|     |                  |  |                                      |       |       |       |
|-----|------------------|--|--------------------------------------|-------|-------|-------|
| D5  |                  |  | 7 tim<br><...<<br>8 tim              |       | 2 000 |       |
| D6  |                  |  | ...<<br>7 tim                        | 4 000 |       |       |
| D7  |                  | Otillräcklig uppdelning<br>av dygnsvilan (mindre<br>än 3 + 9 timmar)                           | 3 tim +<br>(8 tim<br><...<<br>9 tim  |       |       | 1 000 |
| D8  |                  |  | 3 tim +<br>(7 tim<br><...<<br>8 tim) |       | 2 000 |       |
| D9  |                  |  | 3 tim +<br>(...<<br>7 tim)           | 4 000 |       |       |
| D10 | Artikel<br>8.3   | Otillräcklig dygnsvila<br>(mindre än 9 timmar)<br>vid multibemannning                          | 8 tim<br><...<<br>9 tim              |       |       | 1 000 |
| D11 |                  |  | 7 tim<br><...<<br>8 tim              |       | 2 000 |       |
| D12 |                  |  | ...<<br>7 tim                        | 4 000 |       |       |
| D13 | Artikel<br>8.6 a | Otillräcklig veckovila<br>(mindre än 24 timmar)  | 22 tim<br><...<<br>24 tim            |       |       | 1 000 |
| D14 |                  |  | 20 tim<br><...<<br>22 tim            |       | 2 000 |       |
| D15 |                  |  | ...<<br>20 tim                       | 4 000 |       |       |
| D16 |                  | Otillräcklig veckovila<br>(mindre än 45 timmar)<br>om reducerad veckovila<br>inte har medgetts | 42 tim<br><...<<br>45 tim            |       |       | 1 000 |
| D17 |                  |  | 36 tim<br><...<<br>42 tim            |       | 2 000 |       |
| D18 |                  |  | ...<<br>36 tim                       | 4 000 |       |       |

|  |                          |  |                        |       |       |       |
|--|--------------------------|--|------------------------|-------|-------|-------|
| D 19   | Artikel 8.6 b            | Otillräcklig veckovila (mindre än 90 timmar) vid uppskjuten veckovila  | 84 tim<br><...< 90 tim |       |       | 1 000 |
| D20  |                          |  | 76 tim<br><...< 84 tim |       | 2 000 |       |
| D21  |                          |  | ...< 76 tim            | 4 000 |       |       |
| D22  |                          | Otillräcklig veckovila (mindre än 69 timmar) vid uppskjuten veckovila om reducerad veckovila inte har medgetts | 65 tim<br><...< 69 tim |       |       | 1 000 |
| D23  |                          |  | 57 tim<br><...< 65 tim |       | 2 000 |       |
| D24  |                          |  | ...< 57 tim            | 4 000 |       |       |
| <b>E Betalning och organisation av arbetet</b>   |                          |  |                        |       |       |       |
| E1   | Artikel 11.3             | Samband mellan lön och tillryggalagda sträckor eller transporterad godsmängd                                   |                        | 4 000 |       |       |
| E2   | Artikel 11.1-11.2        | Inte organiserat arbetet, informerat förare och företagit kontroll så att överenskommelsen följs               |                        | 4 000 |       |       |
| E3   | Artikel 11.5             | Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med överenskommelsen                              |                        | 4 000 |       |       |
| <b>F Skäl för avvikelser</b>   |                          |  |                        |       |       |       |
| F1   | Artikel 9 andra meningen | Inte iakttagit regler om att ange skäl för avvikelser från överenskommelsen                                    |                        |       |       | 1 000 |
| <b>G Installation av färdskrivare</b>  |                          |  |                        |       |       |       |
| G1   | Artikel 10               | Ingen typgodkänd färdskrivare har installerats och använts   |                        | 4 000 |       |       |
| (*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse |                          |  |                        |       |       |       |

## | Överträdelse av bilagan till AETR

| Nr   | Rättslig grund                | Typ av överträdelse  | Avgift per allvarlighetsgrad (*) |       |       |
|--|-------------------------------|--|----------------------------------|-------|-------|
|  |                               |  | MAÖ                              | AÖ    | MÖ    |
| <b>H Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad</b> |                               |  |                                  |       |       |
| H1   | Artikel 11.1                  | Otillräckligt antal diagramblad  |                                  | 2 000 |       |
| H2   |                               | Ej godkänd typ av diagramblad  |                                  | 2 000 |       |
| H3   |                               | Otillräckligt med papper för utskrifter  |                                  |       | 1 000 |
| H4   | Artikel 11.2 a                | Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman under förutsättning att sanktionsavgift enligt avsnitt 3 inte kan tas ut | 4 000                            |       |       |
| H5   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Föraren har fler än ett giltigt förarkort  | 4 000                            |       |       |
| H6   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Användning av ett förarkort som inte är förarens eget giltiga kort   | 4 000                            |       |       |
| H7   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Användning av ett förarkort som är skadat eller vars giltighet har gått ut   | 4 000                            |       |       |
| H8   | Artikel 12.1                  | Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter   |                                  |       | 1 000 |
| H9   |                               | Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med oläsliga uppgifter  | 4 000                            |       |       |
| H10  |                               | Utebliven ansökan, inom 7 kalenderdagar, om ersättning av förarkort som skadats, inte fungerar på fullgott sätt, förkommit eller stulits   | 4 000                            |       |       |

|                            |                 |   |       |       |       |
|----------------------------|-----------------|---|-------|-------|-------|
| H11                        | Artikel<br>12.2 | Felaktig användning av diagramblad eller förarkort  | 4 000 |       |       |
| H12                        |                 | Otillåten avlägsnande av blad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter          | 4 000 |       |       |
| H13                        |                 | Otillåten avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av uppgifter               |       |       | 1 000 |
| H14                        |                 | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter  |       |       | 1 000 |
| H15                        |                 | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter   | 4 000 |       |       |
| H16                        |                 | Ingen manuell inmatning trots att detta krävs   | 4 000 |       |       |
| H17                        |                 | Fel blad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning)   | 4 000 |       |       |
| H18                        | Artikel<br>12.3 | Den tid som registrerats på bladet överensstämmer inte med den officiella tiden i fordonets registreringsland |       | 2 000 |       |
| H19                        |                 | Felaktig användning av omställningsanordningen  | 4 000 |       |       |
| <b>I Hylld information</b> |                 |   |       |       |       |
| I1                         | Artikel<br>12.5 | Efternamn saknas på diagrambladet   | 4 000 |       |       |
| I2                         |                 | Förnamn saknas på diagrambladet   | 4 000 |       |       |
| I3                         |                 | Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas  |       | 2 000 |       |
| I4                         |                 | Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas   |       |       | 1 000 |
| I5                         |                 | Registreringsnummer saknas på diagrambladet   |       |       | 1 000 |

|  |                                    |   |       |       |       |
|--|------------------------------------|---|-------|-------|-------|
| I6   |                                    | Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet   |       | 2 000 |       |
| I7   |                                    | Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet  |       |       | 1 000 |
| I8   |                                    | Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet   |       |       | 1 000 |
| I9   | Artikel 12.5 A                     | Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren  |       |       | 1 000 |
| I10  | Artikel 12.7                       | Inte kunnat uppvisa förarkort, diagramblad, manuell registrering eller utskrift   | 4 000 |       |       |
| <b>J Driftavbrott</b>  |                                    |   |       |       |       |
| J1   | Artikel 13.1                       | Ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad  | 4 000 |       |       |
| J2   |                                    | Ej reparerad under resans gång  |       | 2 000 |       |
| <b>K Manuell inmatning för utskrifter</b>  |                                    |   |       |       |       |
| K1   | Artikel 13.2                       | Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt | 4 000 |       |       |
| K2   |                                    | Förarkortets nummer, namn eller körkortsnummer saknas på tillägsbladet  | 4 000 |       |       |
| K3   |                                    | Underskrift saknas på tillägsbladet   |       | 2 000 |       |
| K4   | Artikel 13.3 första tredje stycket | Förkommet eller stulet förarkort har inte formellt rapporterats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där stölden inträffade                       | 4 000 |       |       |
| (*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse |                                    |   |       |       |       |

## | Överträdelser av denna förordning och av bilagan till AETR

| Nr | Rättslig grund | Typ av överträdelse  | Avgift i kronor |
|----|----------------|--|-----------------|
| L1 | Artikel 10     | Fört fordon med digital färdskrivare utan att inneha förarkort | 4 000           |

|    |                       |   |       |
|----|-----------------------|---|-------|
| L2 | Artikel 11.2 b        | Inte iakttagit regler om att överföra uppgifter från fordonsenheten och förarkortet   | 4 000 |
| L3 |                       | Inte iakttagit regler om att bevara och för behörig kontrolltjänsteman tillgängliggöra uppgifter från fordonsenhet och förarkort under förutsättning att sanktionsavgift enligt avsnitt 3 inte kan tas ut | 4 000 |
| L5 | 11 b § tredje stycket | För sent utförd kopiering   | 1 000 |
| L6 | 18 § andra stycket    | Inte undantagen transport efter utebliven besiktning av färdskrivarutrustningen   | 4 000 |
| L7 | 18 a § andra stycket  | Inte undantagen transport då färdskrivarutrustningen visats ha brister  | 4 000 |

## 2. Sanktionsavgifter enligt 22 a §

### Överträdelser av AETR

| Nr                  | Rättslig grund | Typ av överträdelse   | Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)                        |                     |       |
|---------------------|----------------|---|--|---------------------|-------|
|                     |                |   | MAÖ  | AÖ                  | MÖ    |
| <b>A Besättning</b> |                |   |  |                     |       |
| A1                  | Artikel 5      | Brott mot lägsta ålder för förare   |  | 2 000               |       |
| <b>B Körtider</b>   |                |   |  |                     |       |
| B1                  | Artikel 6.1    | Överskriden daglig körtid (9 timmar) om en förlängning till 10 timmar inte medgetts | 9 tim <...< 10 tim   |                     | 1 000 |
| B2                  |                |   | 10 tim <...< 11 tim  | 2 000               |       |
| B3                  |                |   | 11 tim <...  | 4 000               |       |
| B4                  |                |   | Överskriden daglig körtid (10 timmar) om en förlängning medgetts | 10 tim <...< 11 tim |       |

|                 |                |  |   |       |       |       |
|-----------------|----------------|--|---|-------|-------|-------|
| B5              |                |  | 11 tim<br><...<<br>12 tim                   |       | 2 000 |       |
| B6              |                |  | 12 tim<br><...                              | 4 000 |       |       |
| B7              | Artikel<br>6.2 | Överskriden körtid per<br>vecka                              | 56 tim<br><...<<br>60 tim                   |       |       | 1 000 |
| B8              |                |  | 60 tim<br><...<<br>70 tim                   |       | 2 000 |       |
| B9              |                |  | 70 tim<br><...                              | 4 000 |       |       |
| B10             | Artikel<br>6.3 | Överskriden sammanlagd<br>körtid under två veckor i<br>följd | 90 tim<br><...<<br>100<br>tim               |       |       | 1 000 |
| B11             |                |  | 100<br>tim<br><...<<br>112<br>tim<br>30 min |       | 2 000 |       |
| B12             |                |  | 112<br>tim 30<br>min<br><...                | 4 000 |       |       |
| <b>C Raster</b> |                |  |   |       |       |       |
| C1              | Artikel 7      | Överskriden oavbruten<br>körtid                              | 4 tim<br>30 min<br><...<br>5 tim            |       |       | 1 000 |
| C2              |                |  | 5 tim<br><...<<br>6 tim                     |       | 2 000 |       |
| C3              |                |  | 6 tim<br><...                               | 4 000 |       |       |

| <b>D Viloperioder</b> |                               |  |                                      |       |       |       |
|-----------------------|-------------------------------|--|--------------------------------------|-------|-------|-------|
| D1                    | Artikel<br>8.1–8.2<br>8.4–8.5 | Otillräcklig dygnsvila<br>(mindre än 11 timmar)<br>om reducerad dygnsvila<br>inte har medgetts | 10 tim<br><...<<br>11 tim            |       |       | 1 000 |
| D2                    |                               |  | 8 tim<br>30 min<br><...<<br>10 tim   |       | 2 000 |       |
| D3                    |                               |  | ...<<br>8 tim<br>30 min              | 4 000 |       |       |
| D4                    |                               | Otillräcklig reducerad<br>dygnsvila (mindre än<br>9 timmar) om reducerad<br>dygnsvila medgetts | 8 tim<br><...<<br>9 tim              |       |       | 1 000 |
| D5                    |                               |  | 7 tim<br><...<<br>8 tim              |       | 2 000 |       |
| D6                    |                               |  | ...<<br>7 tim                        | 4 000 |       |       |
| D7                    |                               | Otillräcklig uppdelning<br>av dygnsvilan (mindre<br>än 3 + 9 timmar)                           | 3 tim +<br>(8 tim<br><...<<br>9 tim  |       |       | 1 000 |
| D8                    |                               |  | 3 tim +<br>(7 tim<br><...<<br>8 tim) |       | 2 000 |       |
| D9                    |                               |  | 3 tim +<br>(...<<br>7 tim)           | 4 000 |       |       |
| D10                   | Artikel<br>8.3                | Otillräcklig dygnsvila<br>(mindre än 9 timmar)<br>vid multibemannning                          | 8 tim<br><...<<br>9 tim              |       |       | 1 000 |
| D11                   |                               |  | 7 tim<br><...<<br>8 tim              |       | 2 000 |       |
| D12                   |                               |  | ...<<br>7 tim                        | 4 000 |       |       |



|                             |                          |   |                           |       |       |       |
|-----------------------------|--------------------------|---|---------------------------|-------|-------|-------|
| D13                         | Artikel 8.6 a            | Otilräcklig veckovila (mindre än 24 timmar)   | 22 tim<br><...<<br>24 tim |       |       | 1 000 |
| D14                         |                          |   | 20 tim<br><...<<br>22 tim |       | 2 000 |       |
| D15                         |                          |   | ...<<br>20 tim            | 4 000 |       |       |
| D16                         |                          | Otilräcklig veckovila (mindre än 45 timmar) om reducerad veckovila inte har medgetts                          | 42 tim<br><...<<br>45 tim |       |       | 1 000 |
| D17                         |                          |   | 36 tim<br><...<<br>42 tim |       | 2 000 |       |
| D18                         |                          |   | ...<<br>36 tim            | 4 000 |       |       |
| D 19                        | Artikel 8.6 b            | Otilräcklig veckovila (mindre än 90 timmar) vid uppskjuten veckovila  | 84 tim<br><...< 90<br>tim |       |       | 1 000 |
| D20                         |                          |   | 76 tim<br><...<<br>84 tim |       | 2 000 |       |
| D21                         |                          |   | ...<<br>76 tim            | 4 000 |       |       |
| D22                         |                          | Otilräcklig veckovila (mindre än 69 timmar) vid uppskjuten veckovila om reducerad veckovila inte har medgetts | 65 tim<br><...<<br>69 tim |       |       | 1 000 |
| D23                         |                          |   | 57 tim<br><...<<br>65 tim |       | 2 000 |       |
| D24                         |                          |   | ...<<br>57 tim            | 4 000 |       |       |
| <b>E Skäl för avvikelse</b> |                          |   |                           |       |       |       |
| E1                          | Artikel 9 andra meningen | Inte iakttagit regler om att ange skäl för avvikelse från överenskommen                                       |                           |       |       | 1 000 |

| <b>F Installation av färdskrivare</b>  |            |  |       |  |  |
|--|------------|--|-------|--|--|
| F1   | Artikel 10 | Ingen typgodkänd färdskrivare har installerats och använts | 4 000 |  |  |
| (*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse |            |  |       |  |  |

## | Överträdelser av bilagan till AETR

| Nr   | Rättslig grund                | Typ av överträdelse  | Avgift per allvarlighetsgrad (*) |       |       |
|--|-------------------------------|--|----------------------------------|-------|-------|
|  |                               |  | MAÖ                              | AÖ    | MÖ    |
| <b>G Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad</b> |                               |  |                                  |       |       |
| G1   | Artikel 10                    | Fört fordon med digital färdskrivare utan att inneha förarkort   | 4 000                            |       |       |
| G2   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Föraren har fler än ett giltigt förarkort  | 4 000                            |       |       |
| G3   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Användning av ett förarkort som inte är förarens eget giltiga kort   | 4 000                            |       |       |
| G4   | Artikel 11.4 a tredje stycket | Användning av ett förarkort som är skadat eller vars giltighet har gått ut   | 4 000                            |       |       |
| G5   | Artikel 12.1                  | Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter   |                                  |       | 1 000 |
| G6   |                               | Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med oläsliga uppgifter  | 4 000                            |       |       |
| G7   |                               | Utebliven ansökan, inom 7 kalenderdagar, om ersättning av förarkort som skadats, inte fungerar på fullgott sätt, förkommit eller stulits |                                  | 2 000 |       |
| G8   | Artikel 12.2                  | Felaktig användning av diagramblad eller förarkort   | 4 000                            |       |       |

|                             |              |   |       |       |       |
|-----------------------------|--------------|---|-------|-------|-------|
| G9                          |              | Otillåten avlägsnande av blad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter          | 4 000 |       |       |
| G10                         |              | Otillåten avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av uppgifter               |       |       | 1 000 |
| G11                         |              | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter  |       |       | 1 000 |
| G12                         |              | Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter   | 4 000 |       |       |
| G13                         |              | Ingen manuell inmatning trots att detta krävs   | 4 000 |       |       |
| G14                         |              | Fel blad eller förarkort i fel kortplats (multibemannning)  | 4 000 |       |       |
| G15                         | Artikel 12.3 | Den tid som registrerats på bladet överensstämmer inte med den officiella tiden i fordonets registreringsland |       | 2 000 |       |
| G16                         |              | Felaktig användning av omställningsanordningen  | 4 000 |       |       |
| <b>H Ifyllt information</b> |              |   |       |       |       |
| H1                          | Artikel 12.5 | Efternamn saknas på diagrambladet   | 4 000 |       |       |
| H2                          |              | Förnamn saknas på diagrambladet   | 4 000 |       |       |
| H3                          |              | Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas  |       | 2 000 |       |
| H4                          |              | Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas   |       |       | 1 000 |
| H5                          |              | Registreringsnummer saknas på diagrambladet   |       |       | 1 000 |
| H6                          |              | Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet   |       | 2 000 |       |

|  |   |   |       |       |       |
|--|---|---|-------|-------|-------|
| H7   |   | Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet  |       |       | 1 000 |
| H8   |   | Tid för fordonbyte saknas på diagrambladet  |       |       | 1 000 |
| H9   | Artikel 12.5 A                          | Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren  |       |       | 1 000 |
| H10  | Artikel 12.7                            | Inte kunnat uppvisa förarkort, diagramblad, manuell registrering eller utskrift   | 4 000 |       |       |
| <b>I</b>   | <b>Driftavbrott</b>                     |   |       |       |       |
| 11   | Artikel 13.1 andra stycket              | Ej reparerad under resans gång  |       | 2 000 |       |
| <b>J</b>   | <b>Manuell inmatning för utskrifter</b> |   |       |       |       |
| J1   | Artikel 13.2                            | Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt | 4 000 |       |       |
| J2   |   | Förarkortets nummer, namn eller körkortsnummer saknas på tillägsbladet  | 4 000 |       |       |
| J3   |   | Underskrift saknas på tillägsbladet   |       | 2 000 |       |
| J4   | Artikel 13.3 första-tredje stycket      | Förkommet eller stulet förarkort har inte formellt rapporterats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där stölden inträffade                       | 4 000 |       |       |
| (*) MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse |   |   |       |       |       |

#### Överträdelser av denna förordning

| Nr | Rättslig grund | Typ av överträdelse  | Avgift i kronor |
|----|----------------|--|-----------------|
| K1 | 20 §           | Olovligt avlägsnande av plombering på färdskrivaruutrustning | 4 000           |

**3. Sanktionsavgifter då företagskontroll inte har kunnat genomföras**

| <b>Rättslig grund</b>              | <b>Typ av överträdelse</b>  | <b>Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av överenskommelsen</b> |
|------------------------------------|---|--|
| Artikel 11.2 a i bilagan till AETR | Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman | 20 000   |
| Artikel 11.2 b i bilagan till AETR | Inte iakttagit regler om att bevara, och för behörig kontrolltjänsteman tillgängliggöra uppgifter från fordonsenhet och förarkort             | 20 000   |

På regeringens vägnar  
CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD

Lennart Renbjer  
(Näringsdepartementet)

**Europaparlamentets  
och Rådets direktiv  
2002/15/EG**

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/15/EG

av den 11 mars 2002

## om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 och artikel 137.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (<sup>1</sup>),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (<sup>2</sup>),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (<sup>3</sup>), på grundval av det gemensamma utkast som förlämningskommittén godkände den 16 januari 2002, och

av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (<sup>4</sup>) fastställs gemensamma regler för körtider och viloperioder för förare. Den förordningen omfattar inte andra aspekter på arbetstider i samband med vägtransporter.
- (2) Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (<sup>5</sup>) gör det möjligt att anta mer specifika bestämmelser om arbetstidens förläggning inom området för vägtransporter. Eftersom det här direktivet är ett sektoriellt direktiv har dess bestämmelser företräde framför bestämmelserna i direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direktivet.
- (3) Trots omfattande förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter har det inte varit möjligt att komma fram till ett avtal beträffande mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn.
- (4) Det är därför nödvändigt att föreskriva en rad mer specifika bestämmelser om arbetstidens längd för vägtransporter för att säkerställa transporternas säkerhet samt de berörda personernas hälsa och säkerhet.
- (5) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan

gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (6) Tillämpningsområdet för detta direktiv omfattar endast mobila arbetstagare, anställda av ett transportföretag som är etablerat i en medlemsstat, vilka deltar i sådant mobilt arbete avseende vägtransporter som omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85, eller om så inte är fallet, av den europeiska överenskommen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).
- (7) Det bör klargöras att de mobila arbetstagare som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, och som inte är egenföretagare, åtnjuter det grundskydd som föreskrivs i direktiv 93/104/EG. Detta grundskydd omfattar gällande regler om tillräcklig vila, maximal genomsnittlig veckoarbetstid, årlig semester och vissa grundläggande bestämmelser för nattarbetare, bland annat avseende hälsokontroller.
- (8) Eftersom förare som är egenföretagare omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85 men inte av tillämpningsområdet för direktiv 93/104/EG, bör dessa förare, i enlighet med bestämmelserna i artikel 2.1 i det här direktivet, tills vidare inte omfattas av dess tillämpningsområde.
- (9) Definitionerna i detta direktiv får inte ha någon prejudicerande verkan i förhållande till andra gemenskapsregler om arbetstiden.
- (10) För att förbättra vägtrafiksäkerheten, undvika en snedvidning av konkurrensen och sörgja för säkerhet och hälsa för mobila arbetstagare som omfattas av detta direktiv bör dessa nogganna känna till vilken tid som ägnas åt arbete avseende vägtransporter som anses som arbetstid och vilken tid som inte ingår i arbetstiden och som betraktas som raster, viloperioder eller tid då arbetstagaren skall vara tillgänglig. Dessa arbetstagare bör ha rätt till ett minsta antal viloperioder per dag och vecka samt till lämpliga raster. Det är även nödvändigt att införa en övre gräns för antalet arbetstimmar per vecka.
- (11) Forskningsresultat visar att kroppen mattet är känsligare för miljöförändringar och även för vissa ansträngande former av arbetsuppläggning, och att långa perioder med nattarbete kan vara skadliga för arbetstagarnas hälsa och riskera deras säkerhet samt även vägtrafiksäkerheten i allmänhet.

(<sup>1</sup>) EGT C 43, 17.2.1999, s. 4.

(<sup>2</sup>) EGT C 138, 18.5.1999, s. 33.

(<sup>3</sup>) Europaparlamentets yttrande av den 14 april 1999 (EGT C 219, 30.7.1999, s. 235), bekräftat den 6 maj 1999 (EGT C 279, 1.10.1999, s. 270), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 mars 2001 (EGT C 142, 15.5.2001, s. 24) och Europaparlamentets beslut av den 14 juni 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT), Europaparlamentets beslut av den 5 februari 2002 och rådets beslut av den 18 februari 2002.

(<sup>4</sup>) EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

(<sup>5</sup>) EGT L 307, 13.12.1993, s. 18. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41).

- (12) Följaktligen är det nödvändigt att begränsa perioderna av nattarbete och föreskriva att yrkesförare som arbetar på natten erhåller lämplig kompensation för sitt arbete och inte missgynnas vad avser fortbildning.
- (13) Register bör föras av arbetsgivarna över den tid som överskrider den maximala genomsnittliga arbetstiden per vecka för mobila arbetstagare.
- (14) Bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 om körtiden för andra internationella och nationella persontransporter än linjetrafik bör fortsätta att tillämpas.
- (15) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv och följa utvecklingen inom detta område i medlemsstaterna samt lägga fram en rapport om tillämpningen av reglerna och effekterna av bestämmelserna om nattarbete för Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.
- (16) Det är nödvändigt att fastslå att vissa bestämmelser kan komma att omfattas av undantag, som, beroende på det enskilda fallet, beslutas av medlemsstaterna eller av arbetsmarknadens parter. Som en allmän regel vid undantag måste de berörda arbetstagarna erhålla viloperioder som kompensation.

förslag som, beroende på omständigheterna, syftar till att antingen

- fastställa villkoren för inkludering av egenföretagare i direktivets tillämpningsområde när det gäller vissa förare som är egenföretagare och som inte deltar i arbete avseende vägtransporter i andra medlemsstater och som omfattas av lokala begränsningar av objektiva skäl, såsom avlägsen lokalisering, långa inhemska avstånd och särskilt hård konkurrens, eller
- inte inkludera förare som är egenföretagare i direktivets tillämpningsområde.

2. Bestämmelserna i direktiv 93/104/EG skall tillämpas på mobila arbetstagare som är uteslagna från det här direktivets tillämpningsområde.

3. I den utsträckning som det här direktivet omfattar mer specifika bestämmelser för mobila arbetstagare som utför vägtransporter skall det ha företräde framför de relevanta bestämmelserna i direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direktivet.

4. Detta direktiv kompletterar de bestämmelser i förordning (EEG) nr 3820/85, och vid behov, i AETR-överenskommelsen, som skall ha företräde framför bestämmelserna i detta direktiv.

### Artikel 3

#### Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelse som här anges:

#### a) arbetstid:

1. vad gäller mobila arbetstagare avses hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet, dvs.
  - den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter. Bland annat ingår följande i arbetet:
    - i) körning,
    - ii) lastning och lossning,
    - iii) hjälp till passagerare som stiger på eller av fordonet,
    - iv) rengöring och tekniskt underhåll,
    - v) allt annat arbete som syftar till att säkerställa fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet eller till att uppfylla de bestämmelser i lagar och andra författningar som direkt hänger samman med transporten i fråga, däribland övervakning av lastning och lossning, administrativa formaliteter med polis, tull, invandrarmyndigheter m.m.
  - de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, dvs. antingen före avresan eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

#### HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

Syftet med detta direktiv är att införa minimireglerna för arbetstidens förläggning för att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt för att förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter vilka omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 eller, om så inte är fallet, av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Från och med den 23 mars 2009 skall detta direktiv tillämpas på förare som är egenföretagare, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i följande stycke.

Senast två år före detta datum skall kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I denna rapport skall det analyseras vilka konsekvenserna blir för vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och de sociala aspekterna av att förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. Hänsyn skall tas till förhållandena i varje medlemsstat när det gäller transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket. Med rapporten som underlag skall kommissionen lägga fram ett



2. vad gäller förare som är egenföretagare tillämpas samma definition på tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

I arbetstiden ingår inte de raster som avses i artikel 5 eller de viloperioder som avses i artikel 6 och inte heller, utan att det påverkar tillämpningen av den lagstiftning i medlemsstaterna eller de avtal mellan arbetsmarknadens parter i vilka det föreskrivs att sådana perioder skall kompenseras eller begränsas, den tid då arbetstagaren är tillgänglig, enligt punkt b i den här artikeln.

b) *tid då arbetstagaren är tillgänglig:*

— andra perioder än raster och viloperioder under vilka den mobila arbetstagaren inte är tvungen att befinna sig på sin arbetsplats, men förväntas vara tillgänglig för att tillmötesgå eventuella uppmaningar om att påbörja eller fortsätta körningen eller utföra annat arbete. Som tid då arbetstagaren är tillgänglig anses framför allt de perioder under vilka den mobila arbetstagaren beledsagar ett fordon som transporteras med färja eller tåg samt väntetid vid statsgränser eller till följd av trafikförbud.

Dessa perioder och hur långa de förväntas bli skall i förväg vara känt av den mobila arbetstagaren, dvs. antingen före avresan respektive strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

— när det gäller mobila arbetstagare som kör i lag, den tid som tillbringas bredvid föraren eller på en sovbräns medan fordonet är i rörelse.

c) *arbetsplats:*

— den ort där det företag för vilket den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter utför uppgifter har sitt huvudkontor och sina olika underkontor, oavsett om dessa har samma adress som företagets säte eller huvudkontor,

— det fordon som den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter använder vid utförandet av sina uppgifter,

— alla andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter.

d) *mobilt arbetstagare:* varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttat sig, inbegripet praktikanter och lärlingar, och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

e) *förare som är egenföretagare:* person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i den mening som avses i gemenskapslagstiftningen, i enlighet med ett gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra sådana transporter, som har rätt att arbeta för egen räkning och som

inte är knuten till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, som är fri att organisera den aktuella verksamheten, vars inkomster är direkt beroende av den fortjänst som görs och som är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

Enligt detta direktiv har de förare som inte uppfyller dessa kriterier samma skyldigheter och rättigheter som de som fastställs för mobila arbetstagare i detta direktiv.

f) *person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter:* mobil arbetstagare eller förare som är egenföretagare som utför sådant arbete.

g) *vecka:* den period som börjar måndag kl. 0.00 och slutar söndag kl. 24.00.

h) *nattetid:* den period på minst fyra timmar som fastställs i nationell lagstiftning, mellan kl. 0.00 och kl. 7.00.

i) *nattarbete:* allt arbete som utförs nattetid.

#### Artikel 4

##### Maximal veckoarbetstid

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

a) Den genomsnittliga veckoarbetstiden får inte överstiga 48 timmar. Den maximala veckoarbetstiden får uppgå till 60 timmar endast om den genomsnittliga arbetstiden per vecka beräknad över fyra månader inte överstiger 48 timmar. Artikel 6.1 fjärde och femte styckena i förordning (EEG) 3820/85 eller, vid behov, artikel 6.1 fjärde stycket i AETR-överenskommelsen har företräde framför bestämmelserna i detta direktiv, såvida berörda förare inte överskrider en genomsnittstid på 48 timmar per vecka beräknad över fyra månader.

b) Arbetstiden för arbetstagare som arbetar för flera arbetsgivare skall vara summan av antalet arbetade timmar. Arbetsgivaren skall av den mobila arbetstagaren skriftligen begära uppgifter om arbete som har utförts för annan arbetsgivare. Den mobila arbetstagaren skall skriftligen tillhandahålla denna information.

#### Artikel 5

##### Raster

1. Utan att det påverkar den skyddsnivå som föreskrivs i förordning (EEG) nr 3820/85, eller nivån i AETR-överenskommelsen, skall medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att säkerställa att en person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1, inte under några omständigheter arbetar mer än sex timmar i sträck utan rast. Arbetet skall avbrytas för en rast på minst 30 minuter om den totala arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, och på minst 45 minuter om den totala arbetstiden omfattar mer än nio timmar.

2. Rasten kan delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

#### Artikel 6

### Viloperioder

Enligt detta direktiv omfattas lärlingar och praktikanter, när det gäller viloperioder, av samma bestämmelser som andra mobila arbetstagare omfattas av med tillämpning av förordning (EEG) nr 3820/85, eller, då den inte är tillämplig, av AETR-överenskommelsen.

#### Artikel 7

### Nattarbete

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

- Om nattarbete utförs får dygnsarbetstiden inte överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod.
- Kompensation för nattarbete skall utgå enligt nationella lagbestämmelser, kollektivavtal, avtal mellan arbetsmarknadens parter och/eller nationell praxis, men sådan kompensation är tillåten endast under förutsättning att den inte äventyrar vägtrafiksäkerheten.

2. Kommissionen skall senast den 23 mars 2007 utvärdera följderna av bestämmelserna i punkt 1 inom ramen för den rapport som kommissionen skall upprätta enligt artikel 13.2. Vid behov skall kommissionen bifoga lämpliga förslag till denna rapport.

3. Kommissionen skall lägga fram ett förslag till direktiv med bestämmelser om utbildningen av yrkesförare, inbegripet dem som utför nattarbete, i vilket de allmänna principerna för denna utbildning fastställs.

#### Artikel 8

### Undantag

1. Bestämmelser om undantag från artiklarna 4 och 7 får, av objektiva eller tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation, antas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om detta inte är möjligt, genom lagar och andra författningar, förutsatt att det sker i samråd med de berörda arbetsgivarnas och arbetstagarnas företrädare och att ansträngningar görs för att främja alla relevanta former av dialog mellan arbetsmarknadens parter.

2. Möjligheten till undantag från artikel 4 får inte resultera i införandet av en referensperiod som överstiger sex månader för beräkning av den maximala genomsnittliga veckoarbetstiden på 48 timmar.

#### Artikel 9

### Information och register

Medlemsstaterna skall säkerställa följande:

- a) Mobila arbetstagare skall informeras om relevanta nationella föreskrifter, om arbetsföreskrifter vid deras företag samt om avtal mellan arbetsmarknadens parter, till exempel kollektivavtal och eventuella företagsavtal, som har ingåtts på grundval av detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna

om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (<sup>1</sup>).

- b) Arbetstiden för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter skall registreras, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1. Registren skall bevaras i minst två år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har löpt ut. Arbetsgivarna skall vara ansvariga för registreringen av de mobila arbetstagarnas arbetstid. På begäran skall arbetsgivaren vara skyldig att till de mobila arbetstagarna lämna en kopia av registreringen av de arbetade timmarna.

#### Artikel 10

### Förmånligare bestämmelser

Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa eller införa lagar eller andra författningar som bättre skyddar säkerheten och hälsan när det gäller personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, eller medlemsstaternas möjligheter att främja eller tillåta tillämpning av kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter som bättre skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa. Genomförandet av detta direktiv skall inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som avses i artikel 2.1.

#### Artikel 11

### Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

#### Artikel 12

### Förhandlingar med tredje land

I syfte att regler likvärdiga med dem som föreskrivs i detta direktiv skall komma att tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda vid företag som är etablerade i tredje land skall gemenskapen inleda förhandlingar med berörda tredje länder när detta direktiv har trätt i kraft.

#### Artikel 13

### Rapporter

- 1. Medlemsstaterna skall vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv med uppgift om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder. Rapporten skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar. Tvåårsperioden skall vara densamma som den period som avses i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85.

(<sup>1</sup>) EGT L 288, 18.10.1991, s. 32.

2. Kommissionen skall vartannat år utarbeta en rapport om medlemsstaternas genomförande av detta direktiv och om utvecklingen inom det berörda området. Kommissionen skall överlämna denna rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

#### Artikel 14

##### Slutbestämmelser

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 23 mars 2005 eller skall före denna dag säkerställa att arbetsmarknadens parter har avtalat om alla nödvändiga åtgärder, varvid medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att när som helst kunna säkerställa de resultat som föreskrivs i detta direktiv.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i första stycket, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningarna skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de redan

har antagit eller kommer att anta inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall se till att de avsändare, speditörer, huvudentreprenörer, underleverantörer och företag som anställer mobila arbetstagare följer tillämpliga bestämmelser i detta direktiv.

#### Artikel 15

##### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### Artikel 16

##### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 11 mars 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

J. PIQUÉ I CAMPS

Ordförande

**Lag (2005:395)  
om arbetstid vid visst  
vägtransportarbete**

# Svensk författningssamling

Konsoliderad av Transportstyrelsen med anledning av  
ändringar i SFS 2007:92, 2008:299, 2010:1293 och 1570,  
2012:229, 2014:739



**SFS 2005:395**

## Lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete;

Utkom från trycket  
den 13 juni 2005  
Ändring till och med  
den 1 juni 2012

utfärdad den 2 juni 2005.

Enligt riksdagens beslut<sup>1</sup> föreskrivs<sup>2</sup> följande.

### Tillämpningsområde

**1 §<sup>3</sup>** Denna lag ska tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och av förare som är egenföretagare under förutsättning att arbetstagaren eller egenföretagaren deltar i vägtransporter, vid vilka följande ska tillämpas:

– 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, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR.

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, ska arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

**1a §** Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

**1b §** Med förare som är egenföretagare avses i denna lag en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:210), och

a) som har rätt att arbeta för egen räkning och inte utför arbete för en arbetsgivares räkning,

b) är fri att organisera den aktuella verksamheten,

c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och

d) är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

<sup>1</sup> Prop. 2004/05:132, bet. 2004/05:TU15, rskr. 2004/05:265.

<sup>2</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:92

För den förare som inte uppfyller samtliga dessa kriterier ska samma skyldigheter och rättigheter gälla som för mobila arbetstagare enligt denna lag.

Med arbetstid avses, när det gäller egenföretagare, inte tid som används för allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

### **Avvikelser genom kollektivavtal**

- 2 § Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får undantag göras från bestämmelserna i 5–9 §§, 12 § andra stycket samt 15 och 16 §§.
- Genom ett sådant kollektivavtal får också
1. tidsperioden för beräkning av den högsta tillåtna sammanlagda arbetstiden enligt 12 § första stycket utsträckas till högst sex månader,
  2. en annan period av natten än som anges i 14 § bestämmas, dock inte före kl. 0.00 eller efter kl. 7.00
- Genom ett sådant kollektivavtal som avses i första stycket får det också bestämmas i vilken omfattning perioder av väntan ska räknas som arbetstid. Perioder av väntan innebär att arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket, 15 § andra stycket och 18 § tredje stycket.
- Undantag från 8 § andra och tredje styckena får göras även med stöd av kollektivavtal som har slutits av en lokal arbetstagarorganisation. Sådana undantag gäller dock under högst en månad, räknat från den dag då avtalet ingicks.
- 3 § En arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal som avses i 2 § får tillämpa avtalet även på arbetstagare som inte är medlemmar i den avtalslutande arbetstagarorganisationen men som sysselsätts i sådant arbete som avses med avtalet.
- 4 § Ett kollektivavtal är ogiltigt i den mån det innebär att mindre förmånliga regler ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av denna lag.

### **Ordinarie arbetstid, övertid och mertid**

#### **Ordinarie arbetstid**

- 5 § Den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 40 timmar i veckan.
- När det behövs med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt, får arbetstiden uppgå till 40 timmar i veckan i genomsnitt under högst fyra veckor.
- Veckan räknas från och med måndag, om inte annan beräkning tillämpas på arbetsstället.

#### **Övertid**

- 6 § Med övertid avses arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 5 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som avses i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om undantag av Transportstyrelsen enligt 21 §, ska med övertid i stället avses arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet eller medgivandet.
- Vid beräkning av övertid ska ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.
- 7 § När det finns ett särskilt behov av ökad arbetstid, får övertid tas ut med högst 200 timmar under ett kalenderår (allmän övertid).

- 8 §** Har en natur- eller olyckshändelse eller annan liknande omständighet som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren vållat avbrott i verksamheten eller medfört överhängande fara för sådant avbrott eller för skada på liv, hälsa eller egendom, får övertid tas ut för arbete i den utsträckning som förhållandena kräver (nödfallsövertid).

Om det för arbetsstället finns en lokal arbetstagarorganisation inom vars avtals- område arbetet faller, får nödfallsövertid tas ut endast under förutsättning att arbetsgivaren snarast underrättar organisationen om övertidsarbetet.

Nödfallsövertid får inte tas ut under längre tid än två dygn från arbetets början utan att tillstånd till arbetet har sökts hos Transportstyrelsen.

### **Mertid**

- 9 §** Med mertid förstås sådan arbetstid som vid deltidanställning överstiger arbets- tagarens ordinarie arbetstid enligt anställningsavtalet. Bestämmelsen om beräkning av övertid i 6 § andra stycket ska tillämpas även vid beräkning av mertid.

När det finns särskilt behov av ökad arbetstid, får mertid tas ut med högst 200 timmar under ett kalenderår (allmän mertid). Mertid får också tas ut med tillämpning av de villkor för nödfallsövertid som anges i 8 §.

### **Begränsning av den sammanlagda arbetstiden**

- 10 §** Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. Detsamma gäller för egenföretagare oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder.

Om en person utfört vägtransportarbete i egenskap av såväl arbetstagare som egenföretagare utgör summan av arbetstiderna den sammanlagda arbetstiden.

- 11 §** Arbetsgivaren ska av arbetstagaren skriftligen begära uppgifter om arbete som denne har utfört för en annan arbetsgivares räkning. Arbetstagaren ska tillhandahålla arbetsgivaren dessa uppgifter skriftligen.

- 12 §<sup>4</sup>** En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader. Detsamma ska gälla för egenföretagare.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 8.6 b i AETR.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden ska till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren eller egenföretagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren eller egenföretagaren skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom ska likställas med fullgjord arbetstid.

- 13 §** Med vecka avses vid tillämpningen av 12 § den period som börjar måndag kl. 00.00 och slutar söndag kl. 24.00.

### **Nattarbete**

- 14 §** Med nattarbete avses arbete under någon del av perioden som börjar kl. 1.00 och slutar kl. 5.00.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2007:92

- 15 §<sup>5</sup> Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket ska i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren eller egenföretagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren eller egenföretagaren.

### Information om arbetstidens förläggning

- 16 § En arbetsgivare som anlitar arbetstagare till arbete annat än tillfälligtvis ska informera arbetstagarna om ändringar i den ordinarie arbetstidens förläggning minst två veckor i förväg. Sådan information får dock lämnas kortare tid i förväg, om verksamhetens art eller händelser som inte hade kunnat förutses ger anledning till det.

### Viloperioder för lärlingar och praktikanter

- 17 §<sup>6</sup> För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 a § gäller de viloperioder som anges i artikel 8 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd ska dock dessa bestämmelser tillämpas.

### Raster och pauser

- 18 §<sup>7</sup> Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten ska uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR ska förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren eller egenföretagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

- 19 § Arbetsgivaren ska ordna arbetet så att arbetstagarna kan ta de pauser som behövs utöver rasterna.

Om arbetsförhållandena kräver det, får i stället särskilda arbetspauser läggas ut. Arbetsgivaren ska i så fall på förhand ange arbetspausernas längd och förläggning så noga som omständigheterna medger. Pauser räknas in i arbetstiden.

### Registrering av arbetstid

- 20 § Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren eller egenföretagaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2007:92

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2007:92

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2007:92



Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

### Dispens

- 21 §<sup>8</sup>** Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas eller om det är fråga om en egenföretagare, får Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.
- Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare.
- Ytterligare övertid eller mertid, utöver allmän övertid respektive allmän mertid, får medges med högst 150 timmar under ett kalenderår.

### Tillsyn

- 22 §<sup>9</sup>** Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren och egenföretagaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.
- För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställena.
- 23 §<sup>10</sup>** Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om
1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
  2. det annars finns synnerliga skäl.
- 24 §** Transportstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag ska följas. Föreläggande och förbud får förenas med vite.

### Straffbestämmelser m.m.

- 25 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare eller den egenföretagare som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.
- 26 §** Till böter döms den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaksamhet
1. förlägger arbetet så att
    - a) arbetstagarens arbetstid överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,
    - b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,
    2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 16 §, utan att undantag har gjorts enligt 2 eller 21 §, eller sina skyldigheter enligt 20 §, eller
    3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket.
- 26 a §** Till böter döms den som är egenföretagare och som uppsåtligen eller av oaksamhet
1. förlägger arbetet så att
    - a) arbetstiden överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,
    - b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,
    2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 § första stycket, eller

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2010:1570

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2010:1570

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2014:739

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket.

- 27 § För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 2 §, gäller vad som anges om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

### **Övertidsavgifter**

- 28 § Om en arbetsgivare har överträtt bestämmelserna i 7 eller 8 § utan att ha stöd i kollektivavtal enligt 2 § eller ha fått dispens enligt 21 §, utgår en särskild avgift (övertidsavgift). Avgiften tas ut av den fysiska eller juridiska person som utövar den verksamhet i vilken överträdelsen har begåtts.

Övertidsavgiften utgör för varje timme otillåten övertid och för varje arbetstagare som har anlitats i strid mot 7 eller 8 §, en procent av det basbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gällde vid den tidpunkt då överträdelsen begicks.

Avgiften kan sättas ned eller efterges om särskilda omständigheter föreligger.

- 29 § Frågor om övertidsavgift prövas av allmän domstol efter ansökan som ska göras av allmän åklagare inom två år från den tidpunkt då överträdelsen begicks. I fråga om sådan ansökan gäller bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott, på vilket inte kan följa svårare straff än böter, och bestämmelserna om kvarstad i brottmål. Sedan fem år har förflutit från den tidpunkt då överträdelsen begicks, får övertidsavgift ej tas ut. Övertidsavgifter tillfaller staten.

Ett beslut genom vilket någon har påförts en övertidsavgift ska genast sändas till länsstyrelsen. Avgiften ska betalas till länsstyrelsen inom två månader från det att beslutet vann laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet. Om avgiften inte betalas inom denna tid, ska dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift. Den obetalda övertidsavgiften och dröjsmålsavgift ska lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Indrivningsåtgärder får inte vidtas sedan fem år har förflutit från det att beslutet vann laga kraft.

### **Överklagande m.m.**

- 30 § Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

- 31 § För att ta till vara arbetstagarnas intresse i ett ärende enligt denna lag, får beslut som avses i 30 § överklagas av huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av annat skyddsombud. Finns det inte något skyddsombud, får en arbetstagarorganisation överklaga ett sådant beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet.

- 32 § Transportstyrelsen får förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

- 33 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

På regeringens vägnar  
GÖRAN PERSSON

ULRICA MESSING  
(Näringsdepartementet)

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

---

2007:92 (ändring i 1, 12, 15,17 och 18 §§) träder ikraft den 11 april 2007

---

2008:299 (ändring i 30 §) träder i kraft den 1 juli 2008.  
För beslut som meddelats av Arbetsmiljöverket före den 1 juli 2008 gäller 30 § i sin äldre lydelse.

---

2010:1293 (ändring i 28 §) träder i kraft den 1 januari 2011.

---

2010:1570 (ändring i 6, 8, 21-24, 26, 30 och 32 §§ samt införande av 33 §) träder i kraft den 1 januari 2011.  
Vid tillämpningen av 7a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

---

2012:229 (ändring i 1, 10, 12, 15,17, 18, 20, 21, 22 och 25 §§ samt införande av 1 a, 1 b och 26 a §§) träder ikraft den 1 juni 2012

---

2014:739 (ändring i 23 §) träder i kraft den 1 januari 2015

---

# Kommissionens vägledningar

## VÄGLEDNING 1

**Ärende:** Extraordinär avvikelse från bestämmelserna om minimal vilotid och maximal körtid när det gäller att hitta en lämplig plats att stanna på.

**Artikel:** 12 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som skall tillämpas:** Enligt artikel 12 får en förare avvika från artiklarna 6–9 om minimal vilotid och maximal körtid för att hitta en lämplig plats att stanna på. Enligt denna artikel har föraren inte rätt att avvika från förordningen på grund av omständigheter som var kända innan resan påbörjades. Artikeln är utformad för att göra det möjligt för förare att lösa situationer där det oväntat blir omöjligt att uppfylla bestämmelserna i förordningen under resans gång, dvs. i onormalt svåra situationer, oberoende av förarens vilja och uppenbart oundvikliga situationer som inte kan förutses trots vederbörlig hänsyn. Undantaget medger även säkerställande av personers, fordonets och lastens säkerhet, och kravet om trafiksäkerhet måste i varje fall beaktas.

Tre parter har vissa skyldigheter när det gäller sådana situationer:

1) Ett transportföretag måste noggrant planera säkerheten under förarens resa med beaktande av till exempel regelbundna trafikstockningar, väderförhållanden och tillgång till lämpliga parkeringsplatser. Med andra ord måste företaget organisera arbetet på så sätt att förarna kan följa bestämmelserna i förordningen och företaget bör också se till att de bestämmelser om säker parkering som gäller för befaktare och försäkringsbolag följs.

En förare måste till punkt och pricka följa bestämmelserna och inte avvika från den maximala körtiden om inte exceptionella förhållanden oväntat inträffar och det därmed blir omöjligt att följa bestämmelserna i förordningen utan att äventyra personers, fordonets och lastens säkerhet samt trafiksäkerheten. Om en förare bestämmer att det är nödvändigt att avvika från förordningen och detta inte kommer att äventyra trafiksäkerheten ska han/hon ange typen av och skälen för denna avvikelse för hand (på valfritt gemenskapsspråk, på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista) så snart han/hon når fram till en lämplig plats att stanna på.

3) En tillsynsman måste tillämpa yrkesmässigt omdöme när han/hon kontrollerar en förare och bedömer huruvida en avvikelse från körbegränsningarna är berättigad.

Vid bedömningen av avvikelens rimlighet på grundval av artikel 12 måste alla följande omständigheter granskas noggrant av tillsynsmannen:

- a) Förarens färdskrivaruppgifter för att fastställa förarens körmönster och kontrollera om föraren i normala fall följer bestämmelserna om kör- och vilotider, och om avvikelserna är exceptionella.
- b) Avvikelsen från körtidsbegränsningen får inte vara allmänt förekommande och måste bero på exceptionella förhållanden såsom stora trafikolyckor, extrema väderförhållanden, vågomläggningar, brist på parkeringsplatser mm (*Denna förteckning över möjliga exceptionella förhållanden är bara vägledande. Bedömningsprincipen är den att motivet för den eventuella avvikelserna från körbegränsningen inte får vara känt eller ens möjligt att känna till på förhand.*)
- c) De dagliga och veckovisa körtidsbegränsningarna bör respekteras, följaktligen bör föraren inte göra några tidsbesparingar genom att överskrida körtidsbegränsningarna när han/hon söker en parkeringsplats.
- d) Avvikelsen från körtidsbestämmelserna får inte leda till minskade lagstadgade raster och dagliga och veckovisa viloperioder.

**Kommentar:** Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-235/94.

## VÄGLEDNING 2

**Ärende:** Registrering av en förarens restid till en plats som inte är den normala platsen för att ta över eller överlämna ett fordon i enlighet med förordning (EG) 561/2006.

**Artikel:** 9 i förordning (EG) nr 561/2006.

### **Metod som skall tillämpas:**

En förare som reser till en särskild plats, annan än arbetsgivarens arbetsställe, som anvisats av arbetsgivaren för att ta över och köra ett fordon med färdskrivare, uppfyller en skyldighet gentemot arbetsgivaren och förfogar därmed inte fritt över sin tid.

Följaktligen gäller följande i enlighet med artikel 9.2 och 9.3:

- Den tid som går åt för att resa till eller från en plats, annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon inom ramen för förordningen, bör registreras antingen som "tillgänglighet", "annat arbete" beroende på medlemsstatens nationella lagstiftning, oberoende av huruvida arbetsgivaren lämnat instruktioner för när och hur resan ska ske eller om föraren själv kan välja tidpunkt och färdmedel för resan:

och

- den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från en plats annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon som omfattas av denna förordning bör registreras som "annat arbete".

I följande tre fall får restiden betraktas som "vilotid" eller "rast":

Det första fallet är när en förare följer med ett fordon som transporteras med färja eller tåg. I detta fall får föraren ta sin viloperiod eller rast under förutsättning att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbrits.

Det andra fallet är när en förare inte följer med ett fordon utan reser med tåg eller färja till en plats där han/hon ska ta över eller överlämna kontrollen över ett fordon som omfattas av denna förordning (artikel 9.2) under förutsättning av att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbrits på färjan eller tåget.

Det tredje fallet är när ett fordon bemannas av fler än en förare. När en ytterligare förare finns tillgänglig för körning om så krävs, och denne sitter bredvid fordonsföraren och inte aktivt deltar i förarens framförande av fordonet, kan en "rast" även vara en period på 45 minuter av en förarens period av "tillgänglighet".

Ingen åtskillnad görs när det gäller förarens anställningskontrakt. Sålunda gäller dessa bestämmelser både fast anställda förare och förare anställda av bemanningsföretag som hyr ut arbetskraft.

För en "tillfälligt anställd förare" avses med "arbetsgivarens arbetsställe" det arbetsställe där det företag som använder den förarens tjänster för sina vägtransporter ("användarföretaget") och inte "bemanningsföretagets" huvudkontor.

**Kommentar:** Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-76/77 och mål C-297/99.

### VÄGLEDNING 3

**Ärende:** Beordrande av avbrott i en rast, dygnsvila eller veckovila för att flytta ett fordon vid en terminal, på parkeringsplatser eller i gränsområden.

**Artikel:** 4 d och 4 f i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som skall tillämpas:** Vanligtvis ska en förare fritt kunna förfoga över sin tid, i samband med dygns- eller veckovila och ska därför inte vara tvungen att stanna i närheten av sitt fordon.

Normalt sett utgör ett avbrott i en rast, dygnsvila eller veckovila en överträdelse av bestämmelserna (om inte färjebestämmelsen gäller – artikel 9.1,– se Vägledning 3). Det kan emellertid snabbt uppstå en onormal situation eller ett nödläge vid en terminal eller på en parkeringsplats varigenom ett fordon måste flyttas.

Vid en terminal finns det vanligtvis en förare (en anställd vid terminalen) som vid behov kan flytta fordon. Om detta inte är fallet och fordonet måste flyttas på grund av exceptionella omständigheter får föraren endast avbryta sin vila på begäran av en behörig myndighet eller tjänsteman vid terminalen med rätt att beordra att fordon flyttas.

På andra platser (t.ex. på parkeringsplatser, vid gränsövergångar och i nödlägen) om ett fordon måste flyttas på grund av ett verkligt nödläge eller om polisen eller någon annan myndighet (exempelvis brandkåren, väghållaren, tullen) beordrar att fordonet ska flyttas, måste föraren avbryta sin rast eller vila under några minuter och bör i så fall inte åtalas.

Om ett dylikt nödläge uppstår måste medlemsstatens tillsynsmyndighet visa viss tolerans efter en individuell bedömning av situationen.

Ett sådant avbrott i förarens vila eller rast måste registreras för hand av föraren och bör, om möjlighet, styrkas av den behöriga myndighet som beordrade föraren att flytta fordonet.

#### VÄGLEDDNING 4

**Ärende:** Registrering av körtid med digital färdskrivare när förare är involverade i transportverksamhet som innebär många korta stopp.

**Artikel:** 1 i förordning (EG) nr 3821/85 avseende förordning (EG) nr 1360/2002 (Bilaga 1B)

**Metod som ska tillämpas:**

Eftersom digitala färdskrivare är mer exakta än analoga färdskrivare kan körtiderna för förare som har många korta stopp bli längre då de registreras med en digital färdskrivare än de skulle bli med en analog färdskrivare. Denna situation är temporär och påverkar i huvudsak lokal leveransverksamhet. Problemet kommer endast att kvarstå under den övergångsperiod då analoga och digitala färdskrivare används parallellt.

För att främja snabb spridning av digitala färdskrivare och säkerställa lika behandling av förare, oberoende av vilken registreringsutrustning som används, borde det vara möjligt för nationella tillsynsmyndigheter att acceptera vissa avvikelser under denna övergångsperiod. Dessa avvikelser bör gälla de fordon som används i transportverksamhet med många korta stopp och som är utrustade med digitala färdskrivare.

Tillsynsmännen förväntas emellertid alltid tillämpa yrkesmässigt omdöme. Det kommer vidare att anses att en förare som sitter bakom fordonets ratt, och är aktivt involverad i transportverksamhet som omfattas av förordningen, kör oberoende av omständigheterna (t.ex. i samband med trafikstockning eller vid trafikljus).

Därför gäller följande:

- Medlemsstaterna ska informera sina kontrolltjänstemän att de i samband med kontroll av uppgifter från digitala färdskrivare har möjlighet att tillåta upp till 15 minuters avvikelse per körtid om fyra och en halv (4,5) timme för fordon som används i transportverksamhet med många korta stopp under förutsättning att det finns underlag som stödjer detta. Avvikelsen kan t.ex. tillämpas som ett avdrag på en minut per körtid, mellan stopp, med maximalt 15 minuter per varje körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Kontrolltjänstemännen ska när det utövar sitt arbete ta hänsyn till omständigheterna och använda det underlag som de har tillgång till vid den aktuella tidpunkten (så som kontrollerbar bevisning för att föraren var involverad i transportverksamhet med många korta stopp) och måste kontrollera att deras tolkning inte avviker från den korrekta tillämpningen av bestämmelserna om kör- och vilotider och därigenom hotar att underminera trafiksäkerheten.
- Medlemsstaterna får använda analysprogramvara som är konfigurerad för att integrera en avvikelse i körtidsberäkningarna, men de bör vara medvetna om att detta i ett senare skede kan leda till problem vad det gäller bevisning. Under alla omständigheter får avvikelsen inte överskrida 15 minuter för en körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Avvikelsen får inte leda till diskriminering eller missgynna nationella eller internationella förare och ska endast tillämpas för transporter som klart och tydligt omfattar många korta stopp.



## VÄGLEDNING 5

**Ärende:** Blankett för det intyg om aktiviteter som fastställs i kommissionens beslut (2009/959/EU) av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet

**Artiklar:** 11.3 och 13 i direktiv 2006/22/EG

**Metod som ska tillämpas:** Blanketten ska inte krävas för aktiviteter som kan registreras av färdskrivaren. Den primära informationskällan vid vägkontroller är det som registrerats av färdskrivaren, och avsaknaden av sådana uppgifter anses endast motiverad om registrering med färdskrivaren, inbegripet manuell registrering, inte varit möjlig av objektiva skäl. Under alla omständigheter ska kompletta uppgifter från färdskrivaren, kompletterade av blanketten (när så är nödvändigt), godtas som tillräckligt bevis för överensstämmelse med förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR, om det inte finns skäliga misstankar.

Intyget omfattar vissa aktiviteter under den period som anges i artikel 15.7 a i förordning (EEG) nr 3821/85, nämligen innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

Intyget får användas när en förare har

- varit sjukskriven,
- haft semester och semestern är en del av den årliga ledighet som föraren har rätt till enligt lagstiftningen i den medlemsstat där företaget är etablerat,
- varit på ledighet eller vilopaus,
- kört ett fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR,
- utfört annat arbete än att köra fordonet,
- varit tillgängliga,

och då det varit omöjligt att registrera dessa aktiviteter med färdskrivaruutrustningen.

Rutan ”ledighet eller vilopaus” får användas i en situation då föraren inte varit sysselsatt med något körande eller något annat arbete eller då föraren inte har varit tillgänglig, inte har varit sjukskriven eller haft semester, detta innefattar t.ex. även fall av deltidarbetslöshet, strejk eller lockout.

Medlemsstaterna är inte skyldiga att använda blanketten i sådana fall då registrerade uppgifter saknas, men om en blankett krävs måste denna standardiserade blankett erkännas som giltig. Ingen blankett av någon form ska dock krävas för perioder av vanlig dags- eller veckovila.

Elektronisk och utskriftsvänlig version av blanketten samt information om vilka medlemsstater som endast godkänner denna blankett finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/driving\\_time/form\\_attestation\\_activities\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/form_attestation_activities_en.htm)

Blanketten erkänns i hela EU och på alla officiella EU-språk. Standardformatet är lätt att förstå eftersom det innehåller numrerade, förutfastställda rubriker som ska fyllas i. För AETR-transport rekommenderas att man använder den blankett som tagits fram av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Blanketten får ej fyllas i för hand. För att blanketten ska vara giltig måste den undertecknas av både företagets företrädare och föraren innan resan påbörjas. Förare som är egenföretagare ska skriva under en gång som företagets företrädare och en gång som förare.

Endast den underskrivna originalblanketten är giltig. Blankettens innehåll får inte ändras. Blanketten får inte skrivas under på förhand och inte ändras genom handskrivna kommentarer. Om det är tillåtet enligt nationell lag får en faxkopia eller digital kopia av blanketten godtas.

Blanketten får skrivas ut på papper med företagets logotyp och kontaktuppgifter, men rubrikerna med uppgifter om företaget ska ändå fyllas i.

## VÄGLEDNING 6

**Fråga:** Registrering av tid som en förare tillbringar ombord på en färja eller ett tåg där föraren har tillgång till en sovbrits eller en liggvagnsplats.

**Artikel:** 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som ska tillämpas:** Generellt gäller i enlighet med artikel 4 f att föraren under vila ska kunna förfoga fritt över sin tid. Föraren får emellertid ta rast eller vila (dygns- eller veckovila), under en tåg- eller färjeresor, på villkor att föraren har tillgång till en sovbrits eller liggvagnsplats. Detta följer av artikel 9.2 i vilken det anges att restid "skall inte räknas som vila eller rast **om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbrits eller liggplats**".

I enlighet med artikel 9.1 får **normal dygnsvila** på minst elva timmar som tas ut på en färja eller på ett tåg (om föraren har tillgång till en sovbrits eller liggplats) avbrytas högst två gånger för annan verksamhet (som att köra ombord eller av en färja eller tåg). Sådan annan verksamhet får pågå under högst en timme. Denna andra verksamhet får under inga omständigheter innebära att den normala dygnsvilan på elva timmar förkortas.

Dessa båda avbrott kan ske när som helst under den normala dygnsvilan, även om dygnsvilan överstiger minimiperioden elva timmar och fortsätter efter 24 timmar efter slutet på föregående viloperiod. Dock måste minst elva timmar av denna dygnsvila tas inom 24 timmar efter slutet på föregående viloperiod. I annat fall bör det betraktas som en överträdelse av bestämmelsen om normal dygnsvila.

Undantaget i artikel 9.1 är tillämpligt om den normala dygnsvilan, som är längre än minimikraven i förordningen och som inleds på land före embarkeringen av färjan eller tåget och fortsätter på land sedan färjan eller tåget lämnats.

Om den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, varav den första måste vara på minst tre timmar och den andra på minst nio timmar (enligt artikel 4 g) avser antalet tillåtna avbrott (maximalt två) hela dygnsvilan och inte varje separat del av dygnsvilan som tas ut i två perioder.

Undantaget i artikel 9.1 avser inte veckovila, oavsett om veckovilan är reducerad eller inte.

## VÄGLEDNING 7

**Fråga:** Innebörden av ”varje 24-timmarsperiod”

**Artikel:** Artikel 8.2 och 8.5 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som ska tillämpas:**

I linje med artikel 8.2 i förordningen ska en ny dygnsvila tas inom varje 24-timmarsperiod efter slutet på föregående viloperiod (normal eller reducerad dygns- eller veckovila). Nästa 24-timmarsperiod börjar från slutet av den tagna kvalificerade dygns- eller veckovilan. Begreppet ”kvalificerad” vila bör förstås som en viloperiod där en lagstadgad minsta varaktighet uppnås inom 24 timmar efter den tidigare kvalificerade vilan. Denna kvalificerade vila kan avslutas senare än 24 timmar efter slutet på föregående vila om den sammanlagt varar längre än vad som anges i minimikraven i lagstiftningen.

För att fastställa efterlevnaden av bestämmelserna om dagliga viloperioder bör tillsynsmyndigheterna granska alla 24-timmarsperioder efter en kvalificerad dygns- eller veckovila.

Om tillsynsmyndigheterna upptäcker verksamhetsperioder efter en kvalificerad dygns- eller veckovila, där förarna inte uppnår en kvalificerad dygnsvila, rekommenderas att tillsynsmyndigheterna

1. delar upp ovannämnda verksamhetsperioder i på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av den senaste kvalificerade dygns- eller veckovilan,
- och
2. tillämpar bestämmelserna om dygnsvila på var och en av dessa referensperioder på 24 timmar.

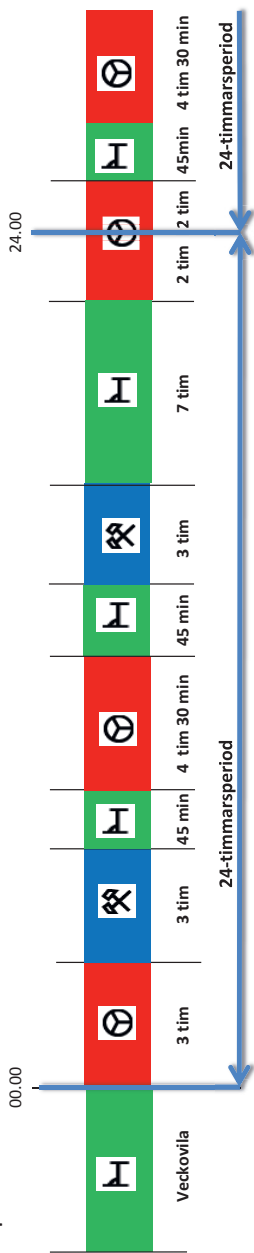
Om en sådan 24-timmarsperiod avslutas under den pågående viloperioden, som inte är en kvalificerad viloperiod eftersom den lagstadgade minsta varaktigheten inte har uppnåtts inom 24-timmarsperioden, men som fortsätter in i nästa 24-timmarsperiod och någon gång därefter når en minsta föreskriven varaktighet, ska beräkningen av nästa 24-timmarsperiod börja när en förare avslutar sin viloperiod om sammanlagt minst 9/11 timmar eller mer och återupptar sin dagliga arbetsperiod.

Om en kvalificerad dygns- eller veckovila konstateras ska bedömningen av nästa 24-timmarsperiod börja vid denna kvalificerade dygns- eller veckovilas slut (från slutet av den relevanta viloperioden om vilan faktiskt är längre än den föreskrivna minsta tidsperioden).

Denna beräkningsmetod bör göra det möjligt för tillsynsmyndigheterna att identifiera och bestraffa alla överträdelser av bestämmelserna om dygnsvila som begåtts inom varje 24-timmarsperiod.

En analog beräkningsmetod bör tillämpas på förare av fordon med multibemannning och referensperioden på 24 timmar bör ersättas med en 30-timmarsperiod i enlighet med artikel 8.5 i förordningen.

**Exempel 1:**

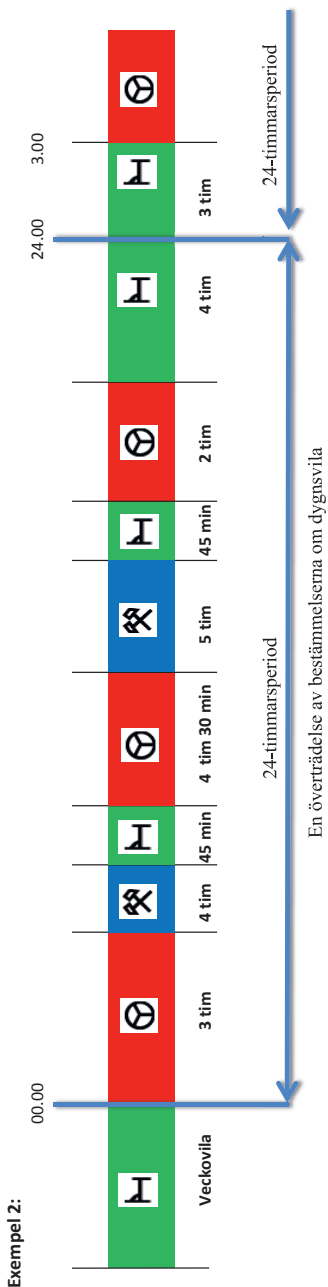


En överträdelse av bestämmelserna om dygnsvila

Enligt vägledning 7: Om tillsynsmyndigheterna upptäcker verksamhetsperioder efter en kvalificerad dygns- eller veckovila, där förarna inte uppnår en kvalificerad dygnsvila, rekommenderas att tillsynsmyndigheterna

1. delar upp ovannämnda verksamhetsperioder i på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av den senaste kvalificerade dygns- eller veckovilan, och
2. tillämpar bestämmelserna om dygnsvila på var och en av dessa referensperioder på 24 timmar.

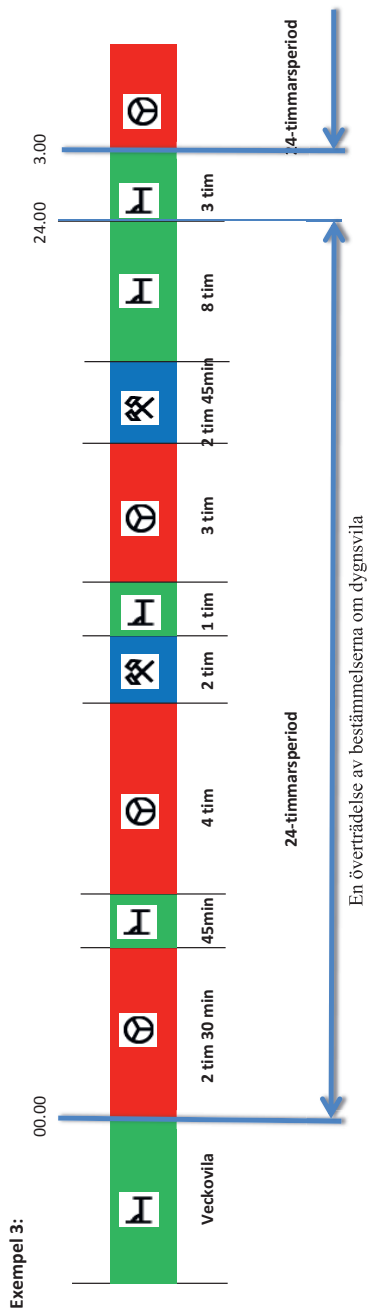
Den nya 24-timmarsperioden börjar kl. 24.00.



Enligt vägledning 7: Om tillsynsmyndigheterna upptäcker verksamhetsperioder efter en kvalificerad dygns- eller veckovila, där förarna inte uppnår en kvalificerad dygnsvila, rekommenderas att tillsynsmyndigheterna

1. delar upp ovan nämnda verksamhetsperioder i på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av den senaste kvalificerade dygns- eller veckovilan,
2. tillämpar bestämmelserna om dygnsvila på var och en av dessa referensperioder på 24 timmar.

24-timmarsperioden avslutas under den pågående viloperioden, som inte är en kvalificerad viloperiod, eftersom den lagstadgade minsta varaktigheten inte har uppnåtts inom 24-timmarsperioden. Det är inte heller en dygnsvila med föreskriven varaktighet. Därför börjar den nya 24-timmarsperioden kl. 24.00.



Enligt vägledning 7: Om 24-timmarsperioden avslutas under den pågående viloperioden, som inte är en kvalificerad viloperiod eftersom den lagstadgade minsta varaktigheten inte har uppnåtts inom 24-timmarsperioden, men som fortsätter in i nästa 24-timmarsperiod och någon gång därefter när en minsta föreskriven varaktighet, ska beräkningen av nästa 24-timmarsperiod börja när en förare avslutar sin viloperiod om sammanlagt minst 9/11 timmar eller mer och återupptar sin dagliga arbetsperiod. Därför börjar den nya 24-timmarsperioden kl. 3.00.







## VÄGLEDNING 8

**Fråga:** Exceptionella situationer när körning utan förarkort är tillåten.

**Artikel:** Artikel 29 i förordning (EU) nr 165/2014 (artikel 16 i den upphävda förordningen 3821/85) och artikel 13.3 i bilagan till Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

**Metod som ska tillämpas:**

I artikel 29 i förordning (EU) nr 165/2014 föreskrivs att om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Dessa myndigheter ska tillhandahålla ett ersättningskort inom åtta arbetsdagar<sup>1</sup> efter det att de har erhållit en detaljerad begäran därom. Under dessa omständigheter får föraren fortsätta att köra utan förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till den ort där det är baserat, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period. Beviset kan utgöras av en polisrapport om ett stulet eller förkommet kort, en formell deklaration till behöriga myndigheter eller en bekräftelse på inlämnande av begäran om ersättning av kort. Även om fristen på 15 dagar får överskridas, om en ansökan om ersättning av förarkort sker vid utgången av fristen på **sju kalenderdagar** och följs av en leverans av ersättningskort av de behöriga myndigheterna vid slutet av fristen på **åtta arbetsdagar**, ändrar detta inte den tidsfrist på 15 dagar som anges i artikel 29.5 i förordning (EU) nr 165/2014 när föraren får fortsätta att köra utan förarkort, eller en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till stationeringsorten.

En förare som återvänder till transportföretaget efter en resa under vilken hans eller hennes förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls, bör tillåtas fortsätta att köra utan förarkort under eventuella andra resor inom 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till stationeringsorten, enligt artikel 29 i förordning (EU) nr 165/2014, endast om föraren ansöker om utfärdande av ett nytt kort hos den behöriga myndigheten inom den giltiga perioden på sju kalenderdagar, för att därefter kunna bevisa att han eller hon väntar på att ett ersättningskort utfärdas.

En sådan slutsats följer av ovannämnda bestämmelser och principen att den fortsatta driften av transportföretaget inte ska påverkas oproportionerligt, förutsatt att alla andra skyddsåtgärder (t.ex. utskrifter och manuella uppgifter) som är specifika för körning utan förarkort tillämpas.

<sup>1</sup> Tidsfristen på 8 arbetsdagar för att tillhandahålla ett ersättningskort kommer att tillämpas från och med den 2 mars 2016. Fram till dess ska artikel 14.4 a i förordning (EEG) nr 3821/85, som föreskriver att myndigheten ska tillhandahålla ett ersättningskort inom en frist om fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan, vara tillämplig.

# Förhandsutlåtanden från EU-domstolen

| <b>Förteckning över rättsfallssamling från EU-domstolen</b> |  |
|---|--|
| <b>Fall nr</b>  | <b>Sakfråga</b>  |
| C-133/83  | Undantag: Hemförsäljning – specialfordon   |
| C-91/84 & C-92/84   | Undantag: Lokal marknad  |
| C-79/86   | Undantag: Specialfordon för bärgning   |
| C-326/88  | Arbetsgivarens ansvar  |
| C-7/90  | Begreppet "företaget" samt ansvaret för juridiska personer   |
| C-8/90  | Ersätts hänvisningar i nationell lagstiftning till upphävda förordningar med den nya förordningen  |
| C-158/90  | Uppvisning av diagramblad vid vägkontroll  |
| C-116/91  | Undantag: Gasleverans till allmänheten   |
| C-116/92  | Körtider och raster  |
| C-313/92  | Vad innebär "period av 24 timmar"  |
| C-394/92  | Daglig arbetstid, dygn och arbetstidens slut   |
| C-235/94  | Är det tillåtet att planera en avvikelse från reglerna om kör- och vilotider med hänsyn till personers, fordonets eller lastens säkerhet |
| C-335/94  | Undantag: Transport av avfall från privata hushåll och företag   |
| C-29/95   | Diskriminering vid olika påföljder för inhemska och utländska förare   |
| C-39/95   | Undantag: Transport av avfall – sopcontainer   |
| C-387/96  | Undantag: Fordon som används av myndigheter samt att medföra ett utdrag ur tjänstgöringslista  |
| C-47/97   | Undantag: Upprepad beställningstrafik kan inte betraktas som linjetrafik   |
| C-193/99  | Dubbel veckovila vid uppskjuten veckovila vid tillfällig internationell persontransport  |
| C-297/99  | Undantag: Undantagen transport ska anses vara annat arbete   |
| C-228/01 & C-229/01   | Förvaring av diagramblad vid uthyrning av fordon utan förare.  |
| C-439/01  | Dygnsvila vid multibemanning samt EU-domstolens möjlighet att svara på frågor om AETR-överenskommelsen                                   |
| C-128/04  | Undantag: Vad ingår i uttrycket "material och utrustning"  |
| C-124/09  | Vad innebär "driftställe" samt "resa för att överta fordon"  |
| C-554/09  | Undantag: Omfattas "transport av tomflaskor tillhörande en vin- och dryckeshandlare" av uttrycket "material och utrustning"              |
| C-210/10  | Skyldighet att införa proportionerliga sanktioner – Fast bötesbelopp – Sanktionens proportionalitet                                      |
| C-222/12  | Undantag: Transport av grus från lastningsplats till plats där vägunderhållsarbete utförs.   |
| C-317/12  | Undantag: Transport som utförs av enskild inom ramen för dennes hobbyverksamhet, vilken delvis finansieras av utomstående                |
| C-287/14  | Förarens ansvar vid överträdelse för åsidosättanden av skyldigheten att använda en färdskrivare  |
| C-501/14  | Hindrande av fortsatt färd – Nödvändiga åtgärder för att genomföra sanktionen vidtas gentemot transportföretaget                         |
| C-245/15  | Undantag: Gratis linjetrafik som en näringsidkare anordnar för sina anställda till och från arbetsplatsen                                |
| C-102/16  | Möjlighet att tillbringa dygnsvilan och den reducerade veckovilan i ett fordon   |
| C-513/17  | Administrativ sanktion för överträdelse som skett i annan medlemsstat där företaget också har sitt säte                                  |

## Fallet C-133/83

Angående tolkningen av artikel 14a.3 (a) i Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”Begränsningar – Specialfordon för hemförsäljning – Betydelsen av ’Specialfordon’ och ’hemförsäljning’”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Om, byggt på en korrekt tillämpning av undantagen i artikel 14a.3 (a) i förordning (EEG) nr 543/69, ordet ”Speciellt” är menat att enbart syfta på direkta särdrag på det enskilda fordonet, eller enbart till aktiviteten hemförsäljning, eller till en kombination av de båda och om den senare tillämpningen är rätt, vilken grad av inbördes förhållande som avses?
- (2) Om, byggt på en korrekt tillämpning av samma undantag, aktiviteten hemförsäljning endast innebär att man metodiskt besöker ett hus efter ett annat med syfte att sälja till slutkonsument; eller om det innebär att man gör ett antal besök hos potentiella partikunder, såsom butiken, serveringar, servicebostäder, eller snabbköp med avsikt för vidareförsäljning, och där föraren lägger en betydande del av sin tid på försäljning eller om det innebär den senare tillämpningen är rätt, vilken grad av inbördes förhållande som avses?
- (3) Hur ska en korrekt byggnation vara utförd för att uppfylla begreppet ”Speciellt” enligt betydelsen i artikel 14a.3 (a) i förordningen?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter**

[...] medlemsstater får, efter bemyndigande från kommissionen, bevilja undantag från denna förordning för följande nationella transportverksamhet och användning:

- a) Användning av ett specialfordon vid lokala marknader, hemförsäljning, mobil bank, växlingskontor eller sparkassa, religiösa ändamål, utlåning av böcker, grammfonskivor eller bankkassetter, för kulturella ändamål eller mobila utställningar.
- b) Transport av mjölk från gården till mejeri och omvänt.

### III. Domslut

1. Begreppet ”specialfordon” vid vissa typer transportverksamhet enligt betydelsen av artikel 14a.3 (a) i Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter är avsett att omfatta endast fordon som till sin konstruktion, utrustning eller permanenta kännetecken garanterar att de i huvudsak används för en av dessa verksamheter, så som hemförsäljning.
2. Aktiviteten ”hemförsäljning” i den mening som den tidigare nämnda artikel 14a.3 (a) avser även försäljning till potentiella partikunder, såsom butiker, serveringar, servicebostäder, eller snabbköp förutsatt att försäljningsaktiviteterna karaktäriseras av upprepade stopp av specialfordonet.

## De förenade fallen C-91/84 och C-92/84

Angående tolkningen av artikel 14a.2 (c) i Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”Transport av djur från jordbruksföretag till lokala marknader”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Är lokal marknad:
- (2) En marknad (oavsett typ) rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga?
- (3) En marknad (oavsett typ) rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget med hänsyn till lokala geografiska förhållanden?
- (4) En marknad rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga (och/eller rimligt/skäligt nära med hänsyn till lokala geografiska förhållanden) med hänsyn till arten eller rasen på djuren som köps eller säljs på marknaden – och om det är så, när/var (om någon gång) upphör marknaden att vara ”lokal”?
- (5) En marknad, rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga, (och/eller rimligt/skäligt nära med hänsyn till lokala geografiska förhållanden) på vilken den arten eller rasen av djur kan köpas eller säljas på förmånliga kommersiella villkor med hänsyn till antalet inblandade djur, och om så är fallet:
  - a. Hur skall förmånliga tolkas i detta sammanhang?
  - b. När/var (om någon gång) upphör en sådan marknad att vara ”lokal”?
- (6) En marknad inom fyra timmars körnings avstånd (eller den maximalt tillåtna körtiden utan rast eller vila enligt gällande lagstiftning vid aktuell tidpunkt) från jordbruksföretaget varifrån djuren kommit.

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter**

Artikel 14a.2

(c) medlemsstat får, efter samråd med kommissionen, medge undantag från denna förordning för följande nationella transporter:

Transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier.

### III. Domslut

Med ”lokal marknad”, i enlighet med artikel 14a.2 (c) i förordning (EEG) nr 543/69, menas den marknad som, med hänsyn till geografiska omständigheter, är den närmaste för en lantgård på vilken det är möjligt att köpa eller sälja i enlighet med behovet hos den typ av lantgård vars storlek anses vara normal- eller medelstor för området i fråga.

## Fallet C-79/86

Angående tolkningen av artikel 4.9 i Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och artikel 3.1 i Rådets förordning (EEG) nr 1463/70 om färdskrivare vid vägtransporter, om ”*Undantag – Begreppet special fordon för bärgning*”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Är en lastbil, som är konstruerad för att användas som bärgningsbil, utrustad med en elektrisk vinsch och en demonterbar kran placerad längst fram mellan två ramper, och ett wireblock längst fram över karossen, undantagen från kravet i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 1463/70 (som ett specialfordon för bärgning med hänvisning till artikel 4.9 i förordning (EEG) nr 543/69), när denna används i anledning av ägarens företag, en motorverkstad, med syfte att transportera inköpta okörbara fordon från platsen där köpet sker till sitt eget företag, med tanke att reparera och sälja dem?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter**

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

9. [...] specialfordon för bärgning,

**Rådets förordning (EEG) nr 1463/70 om färdskrivare vid vägtransporter**

Artikel 3

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 4 i förordning (EEG) nr 543/69 och andra fordon som används huvudsakligen för persontransporter i linje trafik i inrikes resa.

### III. Domslut

Uttrycket ”specialfordon för bärgning” i enlighet med artikel 4.9 i förordning (EEG) nr 543/69, betyder ett fordon som till sin konstruktion, utrustning eller andra bestående egenskaper är sådan att det i huvudsakligen kommer att användas för att flytta fordon som nyligen hade varit involverade i en olycka eller av annan anledning gått sönder. Ett sådant fordon omfattas inte av kravet i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 1463/70, oavsett vad än fordonet används för av ägaren.

## **Fallet C-326/88**

Angående tolkningen av artiklarna 7.2 och 11 i Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”*Tillämpande av medlemsstaterna – Införandet av strikta rättsliga ansvar för arbetsgivaren vars anställda begår överträdelse – Villkor (omständigheter)*”.

### **I. Fråga som ställdes**

- (1) Har förordning (EEG) nr 543/69 rätt att hindra nationella bestämmelser, enligt vilka en arbetsgivare vars förare bryter mot artiklarna 7.2 och 11 i förordningen angående kör- och vilotider, kan vara föremål för rättsligt ansvar trots att överträdelsen inte kan tillskrivas som avsiktlig handling eller försumlighet från arbetsgivarens sida?

### **II. Lagrum som åberopas**

**Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter**

Artikel 7 (Körtider)

Artikel 11 (Viloperioder)

### **III. Domslut**

Varken Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter eller de allmänna principer av gemenskapens lagstiftning utesluter tillämpningen av nationella bestämmelser enligt vilka arbetsgivaren, vars anställda bryter mot artiklarna 7.2 och 11 i förordningen, kan vara föremål för rättsligt ansvar trots att överträdelsen inte kan tillskrivas arbetsgivaren såsom en avsiktlig handling eller försumlighet, under förutsättning att straffet motsvarar de sanktioner som enligt nationell rätt gäller för överträdelser av samma art och omfattning, såvida sanktionerna står i rimligt förhållande till överträdelsen.

## Fallet C-7/90

Angående tolkningen av artiklarna 15 och 17.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Företaget – Medlemsstaternas skyldighet att straffbelägga överträdelser av Gemenskapens regelverk – Skyldigheten att införa i den nationella lagstiftningen rättsliga ansvar för juridiska personer – Skyldigheten att fastställa ett strikt ansvarssystem”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Vad är betydelsen av ordet företag (undertaking) i artikel 15 i förordning (EEG) nr 3820/85?
- (2) När denna artikel skapades, tänkte man sig då att man skulle kunna kräva straffrättsligt ansvar av juridiska personer, även i medlemsstater där denna princip var okänd eller mindre välkänd?

Eller är det tillåtet för den nationella domstolen att fortsättningsvis tillämpa grundläggande principer enligt nationell straffrätt förutsatt att införandet av [vilotids] förordningen i straffrätten är tillgodosedd genom nationell lagstiftning?

- (3) Borde skyldigheten som åläggs företaget i den förutnämnda artikeln förklaras enligt följande antingen som en plikt att anstränga sig på bästa sätt eller som en skyldighet som ska utföras vilket föranleder, så att säga, ett strikt ansvar?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Företaget skall regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelser förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att de upprepas.

##### Artikel 17.1

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

### III. Domslut

1. Uttrycket ”företaget” enligt artikel 15 i förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, syftar på en fysisk eller juridisk person, oavsett form som fortlöpande driver ett transportföretag och som har makt att organisera och kontrollera förarnas och fordonspersonalens arbete.
2. Eftersom artikel 17.1 i förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter enbart föreskriver att medlemsstater straffbelägger brott mot reglerna i den nämnda förordningen, kan det inte betraktas som, inte heller i artikel 5 i EEG-fördraget, ett krav på medlemsstater att i sin nationella lagstiftning införa principer för straffansvar för juridiska personer. Överträdelser mot artikel 15 i förordningen lägger en speciell skyldighet på företagaren att anstränga sig på alla sätt, vilket skiljer sig från skyldigheterna för



förare, för att begränsa villkoren enligt grundprinciperna i nationell lagstiftning, under förutsättning att de utmätta straffen är effektiva, proportionella och förhindrande.

För övrigt, eftersom medlemsstaterna behåller bestämmanderätten över val av påföljder, förutsätts att de är lämpliga, måste de inte och är heller inte förhindrade, att införa ett strikt system med företagsansvar som ska gälla om de anställda inte uppfyller sina åtaganden.

## Fallet C-8/90

Angående tolkningen av artikel 18.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Upphävning och ersättning av förordning med en ny förordning – Ersättningen av den nya förordningen mot den gamla med hänvisning till den sistnämnda – Bestämda villkor inom den Gemenskapernas lagstiftningsområde”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Skall artikel 18.2 i förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, uppfattas så att hänvisningar till förordning (EEG) nr 543/69 i nationell lagstiftning, vars syfte är att implementera denna förordning [(EEG) nr 543/69], också anses gälla för tillämpningen av artikel 18.2?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 18

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

Dock skall följande gälla:

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

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

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

### III. Domslut

Artikel 18.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, ska tillämpas i den betydelsen att det inte går att relatera till referenser till den ersatta förordningen (EEG) nr 543/69 som återfinns i nationell lagstiftning som innehåller regler för implementeringen av den lagstiftningen.

## **Fallet C-158/90**

Angående tolkningen av artikel 15.7 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, om ”*Trafikkontroller – Framställning av diagramblad med data registrerad färdskrivare*”.

### **I. Frågor som ställdes**

- (1) Vad betyder ”sista dagen av föregående vecka som han körde” i artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85? Är denna dag den sista kalenderdagen, den sista arbetsdagen eller den sista kördagen i den veckan?
- (2) Betyder ”föregående vecka” den vecka belägen omedelbart före kontrolltillfället eller vilken annan vecka som helst före kontrolltillfället under vilken föraren körde ett fordon som omfattas av de gällande EG reglerna?

### **II. Lagrum som åberopas**

#### **Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter**

Artikel 15.7

Föraren skall alltid på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp diagramblad för den innevarande vecka och under alla omständigheter för den sista dag som han kört under föregående vecka.

### **III. Domslut**

En förare som ska använda sig av färdskrivare måste kunna visa databladet för föregående veckas sista dag då han körde. Artikel 15.7 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, syftar på sista kördagen i föregående vecka, före innevarande vecka, under vilken föraren i fråga körde ett fordon som omfattas av bestämmelserna i Rådet förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.

## Fallet C-116/91

Angående tolkningen av artikel 4 (6) i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och artikel 3.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, om ”Undantag – Fordon som används vid leverans av gas”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Undantagen som finns i artikel 3.1 av förordning (EEG) nr 3821/85 och artikel 4 (6) i förordning (EEG) nr 3820/85 för fordon som används i samband med gasförsörjning, gäller de undantagen alla godsfordon över en viss vikt oberoende av vilken slags last de har vid en viss tidpunkt, om fordonet har som uppgift att bland annat genomföra gasleverans eller åtgärder på befintligt nät för att erbjuda allmänheten service i anslutning till produktion, transport och distribution av gas och som används i samband med de servicearbetena, vilket inkluderar transport av utrustning och verktyg för konstruktion, reparation, underhåll, installation eller förbrukning av erbjuden service tillsammans med erbjudande och installering av gasdrivna apparater vilka erbjuds till försäljning?
- (2) Beror dessa dispenser på vilken typ av last fordonen har vid just den tidpunkten som i fråga 1 och i så fall gäller undantaget även:
  - a. Fordon som används endast för att transportera produkter till försäljning
  - b. Fordon som används både för att transportera produkter till försäljning och för att transportera utrustning och material för åtgärder, och gör det något om dessa körs omkring samtidigt eller i följd
  - c. Fordon som används endast för att transportera utrustning och material för åtgärder?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 4

(6) fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas- och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, avfallshantering, teleservice, posttransporter, radio- och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio- och televisionssignaler

**Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter**

Artikel 3.1

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 artiklarna 4 och 14.1 i förordning (EEG) nr 3820/85.

### III. Domslut

Undantaget från kravet att installera och använda färdskrivare gäller enbart fordon som vid det tillfället används helt och hållet för transporter i samband med produktion, transport eller distribution av gas samt underhåll av existerande anläggningar. Undantaget gäller dock inte fordon som enbart eller delvis just då används i samband med att transportera produkter till försäljning t ex gasspisar och vattenkokare.

## Fallet C-116/92

Angående tolkningen av artikel 7.1-2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Körtider – Raster”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Skapar förordningen separata perioder av sammanlagt 4½ timmar, efter eller under vilka raster måste tas om sammanlagt minst 45 minuter såvida inte föraren omedelbart påbörjar en dygns- eller veckovila?
- (2) Vid vilken tidpunkt påbörjas beräkningen av de 4½ timmarna i samband med daglig körtid?
- (3) Slutar en 4½ timmars period och börjar en ny 4½ timmars period:
  - a. när den sammanlagda rasten uppgår till 45 minuter eller
  - b. vid slutet av en sammanlagd körtid om 4½ eller
  - c. vid vilken ”rullande” tidpunkt som helst när föraren har kört sammanlagt 4 ½ timmar och under denna period inte haft rast om minst 45 minuter?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 7

1. Efter 4½ timmars körning skall föraren ta en minst 45 minuter lång rast, om han inte påbörjar en viloperiod.
2. Denna rast får bytas ut mot raster om minst 15 minuter vardera, fördelade under körtiden eller omedelbart efter denna, på sådant sätt att bestämmelserna i punkt 1 iakttas.

### III. Domslut

1. Artikel 7.1-2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter skall tolkas så att förare på vilka reglerna tillämpas förhindras att köra sammanhängande mer än 4½ timmar. I fall då en förare har tagit 45 minuters rast, antingen vid ett enda tillfälle eller uppdelad i flera tillfällen på minst 15 minuter under eller efter 4½ timmars körperiod, skall enligt den beräkning som föreskrivs i artikel 7.1 i förordningen en ny körperiod på 4½ timmar på nytt påbörjas, utan att ta i beräkningen den körtid och de raster som föraren tidigare fullbordat.
2. Den beräkningen som föreskrivs i artikel 7.1 i förordning (EEG) nr 3820/85 börjar vid den tidpunkt när föraren aktiverar skrivaren enligt bestämmelserna i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och börjar köra.

## Fallet C-313/92

Angående tolkningen av artiklarna 2.1 och 8.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”*Tillämplighet av transporter på vägar vars sträcka går genom land som inte är medlem i AETR – Period av 24 timmar*”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Skall artikel 2.1 i förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas så att förordningen även gäller för den i artikel 1.1, nämnda transporten inom gemenskapen, som sker till eller från ett tredjeland, som inte accepterar den Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsoch besättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen), eller i transit genom dessa länder med fordon, som är inregistrerade i en medlemsstat?
- (2) Skall begreppet ”varje period av 24 timmar” i artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 3820/85, tolkas så att en sådan period kan påbörjas vid vilken tidpunkt som helst, beroende på vecko- och (tillräckliga) dygnsvila och tidpunkten för kontrollen, eller börjar den första av en eller flera följande perioder vid den tidpunkten när den sista vilan slutar?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

Artikel 2.1

Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter enligt artikel 1.1 som utförs inom gemenskapen.<sup>1</sup>

Artikel 8.1

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

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

### III. Domslut

1. Artikel 2.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, måste tolkas således att förordningen tillämpas på vägtransporter inom Gemenskapen med fordon registrerade i en medlemsstat vid färd till eller från tredje land som är inte medlemmar i AETR, eller vid transitering genom sådana länder.
2. Uttrycket ”varje 24 timmars period” måste tolkas som varje period med denna varaktighet (24 timmar) med början när förare aktiverar färdskrivaren efter en dygns- och veckovila. När dygnsvilan tas ut i två eller tre separata perioder, måste beräkningen påbörjas i slutet av en viloperiod som inte är mindre än åtta timmar.

---

<sup>1</sup> Artikel 1.1: ”Vägtransport: all körning på en för allmän samfärdsel uppläten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.”

## Fallet C-394/92

Angående tolkningen av artiklarna 6 och 8.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter och artikel 15.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, om ”Daglig arbetstid – Ett dygn – Arbetstidens slut”.

### I. Frågor som ställdes

#### (1) Arbetstid:

Är arbetstid varje period då föraren av ett fordon relaterat till reglerna i förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 inte fritt kan disponera sin tid?

Kan arbetstiden inkludera körtid, raster och körningen och tid som ägnas åt andra aktiviteter?

Är denna definition tillräckligt korrekt eller måste den förtydligas eller ersättas med en annan definition?

#### (2) Dygn:

Är det ett dygn, en period av 24 timmar och när börjar dygnet, med hänsyn till förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85? Kl. 00.00 en kalenderdag eller vid den tidpunkt när föraren i fråga tar över ett fordon som omfattas av regelverket?

Får dygnet påbörjas vid en annan tidpunkt?

#### (3) Arbetstidens slut:

Är slutet av arbetstiden den tidpunkt när föraren inte längre behöver redovisa sin tid för ledningen i transportföretaget och att han återfår rätten att fritt disponera sin tid?

Är någon annan definition möjligt?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 6.1

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

##### Artikel 8.2

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

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

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

### Artikel 15.3

Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet<sup>1</sup>. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

När en förare<sup>2</sup> 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 b), c) och d) föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, så att det blir läsligt och utan att bladet smutsas ner.

### III. Domslut

1. ”Daglig arbetstid” enligt artikel 15.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter omfattar körtid, all annan arbetstid, perioder av tillgänglighet, raster och när föraren delar sin dygnsvila i två eller tre separata perioder, sådana perioder förutsatt att den inte överstiger en timma. ”Daglig arbetstid” börjar när föraren aktiverar färdskrivaren efter en dygns- eller veckovila eller, om dygnsvilan är uppdelade i separata perioder, efter den viloperiod som omfattar minst åtta timmar. Arbetstiden slutar när en dygnsvila påbörjas eller, om dygnsvila är delad i separata perioder, vid början av en dygnsviloperiod om minst åtta sammanhängande timmar.
2. Begreppet ”dygn” enligt Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning vid vägtransporter och förordning (EEG) nr 3821/85, måste uppfattas likadant som begreppet ”varje 24 timmars period” som syftar till vilken period som helst med denna varaktighet (24 timmar) vilken börjar då föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila.

---

<sup>1</sup> Fordon: motorfordon, dragfordon, släpvagnar och påhängsvagnar.

<sup>2</sup> Förare: Person som kör fordonet, även under en kort tid, eller som medföljer fordonet för att vid behov kunna köra det.



## Fallet C-235/94

Angående tolkningen av artiklarna 12 och 15.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”*Avvikelse från regler om kör- och vilotider med hänsyn till personers, fordonets och lastens säkerhet – Omständigheter*”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Kan enligt artikel 12 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter en förare, som anklagas för avvikelse från kör- och vilotidsbestämmelsen i artiklarna 6, 7 och 8 i denna förordning, som tillgodosett alla förutsättningar enligt artikel 12, att trafiksäkerheten inte äventyrats vilket domstolen är övertygad om, med hänsyn till transportföretagets skyldigheter avseende det som omnämns i artikel 15, vara berättigad till den flexibilitet som återfinns i artikel 12 om behovet att avvika från bestämmelser i artiklarna 6, 7 och 8 var kända innan körningen påbörjades?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 12

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

##### Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Företaget ska regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelse förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att det upprepas.

### III. Domslut

Artikel 12 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, ger inte rätt föraren att avvika från bestämmelser i artiklarna 6, 7 och 8 i förordningen med anledning av skäl som var kända innan körningen påbörjades.

Det framgår klart i artikel 12 att ett beslut som tas för att säkerställa säkerheten för personer, för fordonet och dess last genom att förlänga körperioden utöver vad som är tillåtet.

## Fallet C-335/94

Angående tolkningen av artikel 4.6 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Undantag – Fordon för avfallshantering – Områdena som inte ingår inom ramen för Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 – Medlemsstaternas kompetens att reglera körtiden”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Hur skall begreppet ”avfallshantering och sophämtning” i artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85 definieras?
  - a. Avser begreppet ”sophämtning” avhämtning av sopor enbart från privata hushåll eller också från företag?
  - b. Skall med sopor från privata hushåll uppfattas så att:  
Även speciella typer av hushållsavfall, såsom olika batterier, färger och lösningsmedel, undantas från artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85?  
Undantaget bara skall tillämpas för korta sträckor inom en kommun, särskild då transport från dörr till dörr, eller kan körsträckorna vara längre så att även transporten till en mera avlägsen avfallsanläggning kan omfattas?  
Omfattas transport av sådant avfall, av undantaget enligt artikel 4.6 i förordningen, även om det utförs av privata företag på uppdrag av en kommun?
  - c. Om transporten av avfall från företag också täcker:  
Transporter av varje typ av företagsavfall?  
Långa körsträckor, sådana som t.ex. till avfallshanteringsanläggningen?
  - d. Skall artikel 4.6 i förordningen tillämpas för långa körsträckor med fordon, såsom retur körningar från avfallshanteringsanläggningen, utan last?
  - e. Omfattas även körningar som sker som förberedelser till själva transportuppdragen, exempelvis vid flytt av fordon eller släpvagnar mellan ett företags olika avdelningar?
- (2) Vilken relation finns mellan undantagsreglerna avsedda i artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85 och nationella regler om körtider?
  - a. Om en transport omfattas av undantaget i artikel 4.6 i förordningen, kan den då fortsättningsvis omfattas av nationella regler om körtider? eller
  - b. Är nationell lagstiftning, exempel den tyska lagen om arbetstid (Arbeitszeitordnung) eller förordningstexten (Austführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung) inte tillämplig för sådana transporter?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

6. fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas- och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, avfallshantering, teleservice, posttransporter, radio- och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio- eller televisionssignaler.

### III. Domslut

1. Ordet ”fordon som används i samband med [...] avfallshandling” i artikel 4.6 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, måste tolkas som att den omfattar fordon vilka används för alla slag av avfallshandling, förutsatt att transporten inte omfattas av andra mer specifika regler, och då för transport av sådant avfall under kort sträcka, i det allmänna intresse utförd direkt av en myndighet eller av privata företag under myndighets kontroll.
2. På områden som inte omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 har medlemsstaterna rätt att reglera bestämmelser om körtid.

## Fallet C-29/95

Angående tolkningen av artikel 6 i EEG-föredraget och förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85, om ”*Lika behandling – Diskriminering på grund av nationalitet – Besträffning av överträdelse mot sociallagstiftning – Nationellt införlivande av lagtext som ger lagöverträdare möjligheter att välja mellan vidtagandet av rättslig procedur eller omedelbart betalning av bötessumman – Skyldighet som införs bara för utländska medborgare för att deponera en bestämd summa för varje förseelse, under tiden till att summan är erlagt hålls fordonet i beslag*”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Skall förbudet om diskriminering enligt artikel 6 i EEG-fördraget eller enligt de allmänna principer om lika behandling i Gemenskapernas lagstiftning tolkas som hindrande för medlemsstaternas nationella lagstiftning, vilka antas i samband med införlivandet av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85, att införa ett bestraffningssystem när fysiska och juridiska personer anklagas för överträdelser enligt dessa bestämmelser, genom att ge valmöjligheter mellan att
  - a. omedelbart betala den angivna summan, i detta fall 10 000 BFR, per överträdelse, varefter åtalet läggs ned, eller
  - b. fortsätta den rättsliga proceduren, med förbehåll om att det andra alternativet väljs, kan detta bara bestridas med motiveringen att de anklagade inte har fast bostättning eller är utan stadig hemvist i Belgien (vilket krävs) eller har en annan medlemsstats nationalitet, deponera en viss summa genom att erlægga ett belopp som motsvarar varje överträdelse som de anklagas för, i detta fall 15 000 BEF, att täcka de böter eller kostnader som de åläggs att betala och att under tiden fram till att depositionen är betald tas fordonet i beslag?

### II. Lagrum som åberopas

#### EEG-föredraget

##### Artikel 6

Inom detta fördrags tillämpningsområde och utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i fördraget, skall diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

Rådet kan enligt förfarandet i artikel 189c anta bestämmelser i syfte att förbjuda sådan diskriminering.

### III. Domslut

Artikel 6 i EEG-föredraget förbjuder nationell lagstiftning som antas i samband med införlivandet av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter och Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, som vid överträdelser tillämpas bara mot icke egna medborgare vilka väljer en rättslig prövning hellre än att omedelbart betala åsatta böter, och därmed bli skyldiga att deponera ett bestämt belopp för varje förseelse som är högre än vid omedelbart betalning och att under tiden fram till att summan är erlagt hålls fordonet i beslag.

## Fallet C-39/95

Angående tolkningen av artikel 4.6 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”*Undantag för avfallstransportsfordon*”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Skall artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85 undantas från villkoren i förordning (EEG) nr 3821/85 att fordon, som tillhör privata företag, används för insamling och hantering av avfall i sopcontainer eller industriavfall, även om detta innebär transporter under långa avstånd?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

6. fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas- och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, avfallshantering, teleservice, posttransporter, radio- och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio- eller televisionssignaler,

### III. Domslut

Begreppet ”fordon som används i samband med [...] avfallshantering” i artikel 4.6 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, måste tolkas som att den omfattar fordon vilka används för alla slags av avfallshantering, förutsatt att transporten inte omfattas av andra mer specifika regler, och då för transport av sådant avfall under kort sträcka, i det allmännas intresse utförd direkt av en myndighet eller av privata företag under myndighets kontroll.

## Fallet C-387/96

Angående tolkningen av artiklarna 13.1 b och 14.1-5 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Undantag för fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik – Förarens skyldighet att medföra ett utdrag ur tjänstgöringslista”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Är undantagsbestämmelsen i artikel 13.1 b i förordning (EEG) nr 3820/85 tillämplig på den av Stockholms läns landsting genom SL Buss AB bedrivna trafiken?
- (2) Enligt artikel 14.5 skall förare i sådan trafik som sägs i fråga 1 medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen. Är det tillräckligt att utdraget ur tjänstgöringslistan endast avser den aktuella dagens körning?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 13

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

b) Fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik.

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

##### Artikel 14

###### 1. Vid

nationell linjetrafik för persontransporter som omfattas av denna förordning, skall trafikföretaget upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista.

2. Tjänstgöringslistan skall för varje enskild förare ange namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställd tidsplan för olika körpass, andra arbetsuppgifter samt då föraren skall vara tillgänglig.

3. Tjänstgöringslistan skall innehålla samtliga i punkt 2 angivna uppgifter för en period som minst omfattar innevarande vecka samt närmast föregående och efterföljande vecka.

5. Förare i sådan trafik som sägs i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen.

### III. Domslut

1. Det undantag som i artikel 13.1 b i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, föreskrivs för fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässigtrafik är inte tillämpligt på fordon som tillhör ett företag som ägs av en myndighet och som tillhandahåller en tjänst bestående i linjetrafik för persontransporter inom ramen för ett avtal som har ingåtts efter en anbudsinfordran i

konkurrens med andra företag och som för viss tid ger företaget ensamrätt att tillhandahålla tjänsten.

2. Kravet i artikel 14.5 i förordning (EEG) nr 3820/85, att förare i sådan trafik som avses i artikel 14.1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen, uppfylls inte när utdraget ur tjänstgöringslistan endast avser den dag som kontrollen sker.

## Fallet C-47/97

Angående tolkningen av artikel 2 i Rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss och artikel 4.3 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”*Obligatorisk användning av färdskrivaren – Undantag för fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer*”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Är en grupp passagerare, som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell, ibland via en sevärldhet, att anses som en ”särskild passagerarkategori” i den mening som avses i artikel 2.1.2 i förordning (EEG) nr 684/92?
- (2) Om svaret på frågan 1 är JA, skall då artikel 2.1-2 tolkas på så sätt att transporter av dessa passagerare under en resa utgör ”speciell reguljär trafik” i artikelns mening, när:
  - a. varje grupp stiger på vid en avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärldhet som en del av resan),
  - b. likadana eller liknande transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och
  - c. den exakta färdvägen inte är förutbestämd?
- (3) Om svaret på frågan 2 är JA skall då artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3820/85, tolkas på så sätt att ”linjens längd” skall bestämmas med hänsyn till:
  - a. varje delsträcka av en förarens resa under en dag, eller
  - b. en förarens samlade körsträcka under en dag?
- (4) Om svaret på frågan 2 är NEJ, skall då artikel 2.3 i förordning (EEG) nr 684/92 tolkas på så sätt att transporten av sådana passagerare under sådana omständigheter utgör ”tillfällig trafik” i den mening som avses i samma artikel?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss

##### Artikel 2

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

1. Linjetrafik [...] (bl. a speciell reguljär trafik) [...]
2. Pendeltrafik [...]
3. Tillfällig trafik
4. Transport för egen räkning

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

##### Artikel 3.1

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 artiklarna 4 och 14.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter.



## **Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

### Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

3. Fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

### **III. Domslut**

Transport av passagerare under en enda resa mellan en flygplats och ett hotell, ibland via en sevärdhet, som upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och där den exakta färdvägen inte är förutbestämd, är inte att anse som linjetrafik i den mening som avses i artikel 4.3 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter.

## Fallet C-193/99

Angående tolkningen av artikel 8.5 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om "*Veckovila – Uppskjutande*".

### I. Frågor som ställdes

- (1) När en förare i enlighet med artikel 8.5 i förordning (EEG) nr 3820/85 har rätt att, och väljer att, skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer veckan till vilken vilan hänför sig, måste han då utan avbrott ta två perioder av veckovila i följd under denna följande vecka?
- (2) Om den första frågan besvaras nekande, måste en sådan förare i alla fall ta två perioder av veckovila under den följande veckan, eller har han rätt att på nytt skjuta upp perioden av veckovila för denna andra vecka till därpå följande vecka?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 8.3

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

Artikel 6.1

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

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

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

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

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

### III. Domslut

Artikel 8.5 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter skall tolkas så, att en förare som väljer att skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig måste ta två veckovilor i följd utan avbrott under den andra veckan.

## Fallet C-297/99

Angående tolkningen av artikel 15 i EEG-föredraget och förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85, om ”Färdskrivarens diagramblad – Skyldigheter att föra in arbetstider, raster och viloperioder”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Den nationella domstolen önskar få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att, på diagrambladets baksida, föra in all annan arbetstid även omfattar sådan restid som föraren behöver för att överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe. Den nationella domstolen har även frågat om svaret på denna fråga varierar beroende på om arbetsgivaren har eller inte har gett instruktioner för när och hur denna resa skall göras.
- (2) Den nationella domstolen önskar få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att, på diagrambladets baksida, föra in all annan arbetstid även omfattar sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 1

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

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

##### Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

3. fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

##### Artikel 15

2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han har lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges nedan i punkt 3, andra strecksatsen b), c) och d) föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, så att det blir läsligt och utan att bladet smutsas ner.

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1-3 i bilaga 1 registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

### 3. Förarna skall:

– se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,

– använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

a) under tecknet  körtid,

b) under tecknet  all annan arbetstid,

c) under tecknet  all annan tid då han är tillgänglig, nämligen

– väntetid, dvs. den tid då föraren behöver stanna kvar på sin plats endast för att kunna invänta order att starta eller fortsätta körningen eller att utföra annat arbete,

– den tid som tillbringas bredvid föraren medan fordonet är i rörelse,

– den tid som tillbringas på sovbits medan fordonet är i rörelse,

d) under tecknet  raster och dygnsviloperioder.

### III. Domslut

Artikel 15 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar

– sådan restid som föraren behöver för att kunna överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe, oavsett om arbetsgivaren har gett instruktioner i detta avseende eller om föraren själv kan välja när och hur han skall resa, samt

– sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.

## De förenade fallen C-228/01 och C-229/01

Angående tolkningen av artikel 2 i Rådets direktiv 84/647 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, om ”Användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg – Registrering av de hyrda fordonen – Gemenskapstillstånd för att framföra de hyrda fordonen – Handhavande av de hyrda fordonens färdskrivarblad”.

### I. Frågor som ställdes

I målet C-228/01

- (1) Kan begreppet hyra av fordon utan förare i den mening som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tolkas så, att det är tillåtet för uthyraren, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt, att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet? Och att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?
- (2) Måste de hyrda fordonen vara registrerade i Portugal?

I målet C-289/01

- (1) Är det vid sådan uthyrning av fordon utan förare som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tillåtet för uthyraren, ett franskt vägtransportföretag, att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet, och att för hyresmannens räkning, ett transportföretag bildat enligt spansk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets direktiv 84/647 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg**

Artikel 1

I detta direktiv avses med

fordon: ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter,

hyrt fordon: ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid i enlighet med ett kontrakt, ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning.

Artikel 2

Varje medlemsland skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är registrerade på ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.
2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.
3. Det hyrda fordonet står uteslutande till förfogande under hyreskontraktets giltighetstid.

4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.

5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av nedannämnda dokument, som skall medfölja fordonet:

a) Hyreskontraktet eller bestyrkt utdrag ur detta kontrakt, särskilt med uppgift om uthyrarens namn, hyresmannens namn, datum för kontraktets undertecknande, kontraktets giltighetstid och vilket fordon kontraktet avser.

b) I det fall föraren inte är den person som hyr fordonet förarens anställningsavtal eller bestyrkt utdrag ur detta avtal, särskilt med uppgift om arbetsgivarens namn, den anställdes namn, datum för avtalets undertecknande, avtalets giltighetstid eller aktuellt lönebesked.

Vid behov får de under a och b nämnda dokumenten ersättas med likvärdig handling, utställd av behörig myndighet i medlemslandet.

### Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att inhemska företag som utför godstransporter på väg får använda hyrda fordon, vilka registrerats eller satts i trafik enligt respektive hemlands lagstiftning, på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att de uppfyller villkoren i artikel 2.

2. Medlemsstaterna får utesluta transporter som företag utför för egen räkning från föreskrifterna i punkt 1.

### Artikel 4

1. Detta direktiv skall inte påverka föreskrifterna i ett medlemsland som antagit mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon än som anges i artiklarna 2 och 3.

### Artikel 5

Utan att artiklarna 2 och 3 påverkas, skall detta direktiv inte påverka tillämpningen av regler om

marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringsavseende vägkapaciteter,

### **Rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier**

#### Artikel 1.1

Denna förordning är tillämplig på internationell yrkesmässig godstransport på väg på sträckor inom gemenskapens territorium.

#### Artikel 3.1

För internationella transporter krävs ett gemenskapstillstånd.

#### Artikel 5

1. Det gemenskapstillstånd som avses i artikel 3 skall utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.

2. Medlemsstaterna skall till innehavaren lämna ut gemenskapstillståndet i original, vilket skall förvaras av transportföretaget, samt en bestyrkt kopia för varje fordon som

gemenskapstillståndets innehavare förfogar över, antingen som ägare eller på annat sätt, exempelvis genom [...] ett hyreskontrakt [...]

4. Gemenskapstillståndet skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje man. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet skall förvaras i fordonet och skall på begäran visas upp för den behörige kontrolltjänstemannen.

#### **Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade**

##### Artikel 1.1

Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter, nedan kallat "cabotage", i en annan medlemsstat, nedan kallad "värdmedlemsstat", utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten.

##### Artikel 3.1

De cabotagetillstånd som avses i artikel 2 skall ge innehavaren rätt att utföra cabotage.

##### Artikel 3.3 första stycket

Ett cabotagetillstånd skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje person. Varje cabotagetillstånd får endast användas för ett fordon i taget.

#### **Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter**

##### Artikel 14

1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets längd samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

2. Företaget skall förvara diagrambladen i god ordning i minst ett år efter användandet och skall överlämna kopior till de berörda förare som begär det. Bladen skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till den behörige kontrolltjänstemannen.

#### **Nationella bestämmelser**

I artikel 1 i ministerförordning om hur företag som är etablerade i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska gemenskapen får använda fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, som avser direktiv 84/647/EEG, föreskrivs följande:

Företag som är etablerade i en medlemsstat i gemenskapen och som utför godstransporter på väg från eller till franskt territorium eller i transit genom franskt territorium får använda fordon som hyrts av ett vägfordonsuthyrningsföretag för denna trafik på följande villkor:

Det hyrda fordonet är registrerat eller taget i bruk i enlighet med gällande lagstiftning i den medlemsstaten.

[...]

Fordonet framförs av hyresmannen eller hans anställda.

### III. Domslut

1. Artiklarna 3 och 5 i Rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier och artikel 14 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, såväl i dess ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning (EG) nr 2135/98, utgör hinder för ett vägtransportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare till ett vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, att låta hyresmannen använda uthyrarens eget gemenskapstillstånd och att behålla ansvaret för handhavandet av färdskrivarbladen för de hyrda fordonen.
2. Artikel 2.1 i rådets direktiv 84/647/EEG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG, skall tolkas så, att, med förbehåll för en eventuell tillämpning av artikel 4 i samma direktiv, fordon hyrda utan förare skall vara registrerade i den medlemsstat där det vägtransportföretag som är hyresman är etablerat.



## Fallet C-439/01

Angående tolkningen och giltigheten av artiklarna 8.1 och 8.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om "*Raster och viloperioder – Besättning med flera förare – Domstolens behörighet att tolka AETR-överenskommelsen – Rättssäkerhetsprincipen*".

### I. Frågor som ställdes

- (1) Måste förare som omfattas av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter uppfylla förutsättningarna enligt såväl artikel 8.1 som 8.2 i förordningen i de fall där ett fordons besättning består av två förare, eller har artikel 8.2 i egenskap av lex specialis företräde framför artikel 8.1?
- (2) Om fråga är om en fordonsbesättning som består av två förare och som omfattas av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, skall bestämmelserna i artikel 8.1, eller eventuellt i artiklarna 8.1 och 8.2, i förordningen inte tillämpas på grund av att de strider mot överordnade gemenskapsrättsliga bestämmelser?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 2

1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter enligt artikel 1.1 som utförs inom gemenskapen.
2. I stället för denna förordning skall Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall:

Till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.

Till eller från ett tredjeland, som inte är part i överenskommelsen, vid färd inom gemenskapen då transporten utförs av fordon registrerade i ett sådant tredjeland.

##### Artikel 8

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

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

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

3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall

kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

### **Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen)**

I fjärde skälet i förordning (EEG) nr 2829/77 anges att eftersom föremålet för AETR-överenskommelsen omfattas av tillämpningsområdet för Rådets förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 77, s. 49) har befogenheten att förhandla om och sluta denna överenskommelse legat hos gemenskapen sedan ikraftträdandet av den sistnämnda förordningen. Enligt samma skäl motiverar dock de särskilda omständigheterna vid AETR-förhandlingarna ett undantagsförfarande genom vilket gemenskapens medlemsstater var för sig överlämnar ratifikations- eller anslutningsinstrumenten under samordnade former men samtidigt handlar i hela gemenskapens intresse och på dess vägnar.

Lydelsen av artiklarna 8.1, 8.2 och 8.3 i AETR-överenskommelsen är identisk med lydelsen av artiklarna 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning (EEG) nr 3820/85.

### **III. Domslut**

1. När fråga är om en transport som genomförs av flera förare är artikel 8.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter tillämplig i egenskap av *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1 i samma förordning. Dessa båda bestämmelser skall följaktligen inte tillämpas kumulativt.
2. Samma tolkning gäller även avseende artiklarna 8.1 och 8.2 i AETR-överenskommelsen.
3. Det ankommer på den nationella domstolen att mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen avgöra om bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 eller bestämmelserna i nämnda överenskommelse skall tillämpas.
4. Prövningen av artiklarna 8.1 och 8.2 i förordning (EEG) nr 3820/85 mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen har inte visat på några omständigheter som kan påverka artikelns giltighet.

## Fallet C-128/04

Angående tolkningen av uttrycket "material och utrustning" i artikel 13.1 g i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”Skyldighet att installera och använda färdskrivare – Undantag för fordon som transporterar material och utrustning”.

### I. Fråga som ställdes

- (1) Ska uttrycket "material eller utrustning" som används i artikel 13.1 g i förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas så att det endast omfattar "redskap och verktyg", eller omfattar detta uttryck även material som behövs för att utföra byggarbeten, såsom byggmaterial eller kablar, och som transporteras separat eller tillsammans med redskapen och verktygen?

### II. Lagrum som åberopas

**Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter**

Artikel 13

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

g) Fordon som inom en radie av 50 kilometer från den ort där det normalt är stationerat transporterar material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, förutsatt att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att undantaget inte allvarligt strider mot förordningens syften. Medlemsstaterna får göra sådana undantag beroende av att tillstånd ges i varje enskilt fall.

### III. Domslut

Uttrycket "material och utrustning" i artikel 13.1 g i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter ska, vad gäller de undantagsbestämmelser som avses i artikel 3.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, tolkas så att det inte enbart syftar på redskap och verktyg, utan även omfattar sådana föremål som behövs för att utföra fordonsförarens huvudsakliga uppgift, såsom byggmaterial eller kablar.

## Fallet C-124/09

Angående tolkningen av artikel 1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter och av artikel 15 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, om ”*Raster under körning, dygnsvila och arbetstid – Registreringsskyldighet – Tidsåtgång för att ta sig till en plats som inte är företagets driftställe – Föraren hämtas av annan person*”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Hur ska begreppet driftställe i punkt 21 och följande punkter i domen [Skills Motor Coaches m.fl.] tolkas vid tillämpningen av artikel 1.5 i förordning (EEG) nr 3820/85 och artikel 15 i förordning (EEG) nr 3821/85?
- (2) Gör det någon skillnad för bedömningen av huruvida det är fråga om vila i den mening som avses i artikel 1.5 i förordning 3820/85 om den berörda föraren själv tar sig till den plats där vederbörande ska överta ett fordon som är utrustat med en färdskrivare eller om föraren körs dit av någon annan?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

##### Artikel 1

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

- 3) Förare: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det.
- 5) Vila: oavbruten tidsperiod om minst en timme, under vilken föraren fritt får förfoga över sin tid.

##### Artikel 8

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

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

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

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

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

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





### **Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter**

#### Artikel 15

2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen eller förarkorten från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad eller förarkort får användas längre tid än det är avsett för.

3. Förarna skall

använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

- a) under tecknet  körtid,
- b) under tecknet  annat arbete,
- c) under tecknet  tid då arbetstagaren är tillgänglig,
- d) under tecknet  raster och dygnsviloperioder.”

### **III. Domslut**

1. Begreppet driftställe i punkt 21 och följande punkter i dom av den 18 januari 2001 i mål C-297/99 ska definieras som förarens konkreta ankningspunkt, det vill säga transportföretagets anläggning från vilken föraren, under sin normala tjänsteutövning och utan att handla i enlighet med arbetsgivarens särskilda instruktioner, regelbundet utför sitt transportuppdrag och till vilken denne återvänder när transportuppdraget är avslutat.
2. Den omständigheten att föraren själv tar sig till den plats där denne ska överta ett fordon som är utrustat med en färdskrivare eller om någon annan kör föraren till denna plats saknar betydelse för hur restiden ska kvalificeras med hänsyn till begreppet vila i den mening som avses i artikel 1.5 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter.

## Fallet C-554/09

Angående tolkningen av artikel 13.1 d andra strecksatsen i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om "*Skyldighet att använda färdskrivare – Undantag för fordon som används för transport av material – Begreppet material – Transport av tomflaskor i ett fordon tillhörande en vin- och dryckeshandlare*".

### I. Fråga som ställdes

- (1) Kan begreppet material i artikel 13 d andra strecksatsen i förordning (EG) nr 561/2006 tolkas så, att det även omfattar sådant förpackningsmaterial som tomma dryckesflaskor (tomförpackningar), vilket transporteras av en vin- och dryckeshandlare som driver en butiks rörelse och som levererar till sina kunder en gång i veckan och då samlar in tomförpackningarna för vidare befordran till grossisten?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 3

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.

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.

Artikel 15.7

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.

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

#### Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportersätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena 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 arbetsmetoder 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, eller
- b) passagerare [...]

### Artikel 3

Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

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,

#### 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:

d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton

– för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete.

Sådana fordon får endast användas inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

### **III. Domslut**

Begreppet material i artikel 13.1 d andra strecksatsen i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ska tolkas så, att det inte omfattar sådant förpackningsmaterial som tomflaskor, vilket transporteras av en vin- och dryckeshandlare som driver en butiksrörelse och som levererar till sina kunder en gång i veckan och då samlar in tomförpackningarna för vidare befordran till grossisten.

## Fallet C-210/10

Angående tolkningen av artiklarna 19.1 och 19.4 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om "Överträdelse av regler om användningen av färdskrivare – Skyldighet för medlemsstaterna att införa proportionerliga sanktioner – Fast bötesbelopp – Sanktionens proportionalitet".

### I. Frågor som ställdes

- (1) Är kravet på proportionalitet i artiklarna 19.1 och 19.4 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet uppfyllt när det i sanktionsbestämmelser föreskrivs att varje överträdelse av artiklarna 13-16 i förordning (EEG) nr 3821/85, vilka rör användningen av diagramblad på vägtransportområdet, ska ge böter till ett belopp om 100 000 HUF?
- (2) Är det förenligt med proportionalitetsprincipen att ha sanktionsbestämmelser enligt vilka böternas storlek alltid är densamma, oberoende av överträdelsens allvar?
- (3) Är det förenligt med proportionalitetsprincipen att ha sanktionsbestämmelser enligt vilka det inte är tillåtet att beakta omständigheter som är förmildrande för den som har gjort sig skyldig till överträdelsen?
- (4) Är det förenligt med proportionalitetsprincipen att ha sanktionsbestämmelser där påföljden alltid är densamma oberoende av den berördes personliga omständigheter?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

##### Artikel 15.5

Varje förare skall lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

- a) Efter- och förnamn (när bladet börjar användas).
- b) Datum och ort där användningen av bladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.
- c) Registreringsnummer för varje fordon som han tilldelas, såväl vid starten av den första på bladet registrerade resan som därefter om byte av fordon sker under bladets användning.
- d) Vägmätarens ställning
  - vid starten av den första resa som är registrerad på bladet,
  - vid slutet av den sista resa som är registrerad på bladet,
  - vid fordonsbyte under en arbetsdag (avläst värde på det fordon föraren hade tilldelats och på det fordon han skall tilldelas).
- e) Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.

##### Artikel 15.7 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.



## **Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet**

### Artikel 19

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

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 forare.

## **Direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet**

### Artikel 9

1. Medlemsstaterna skall införa ett riskvärderingssystem för företag som skall grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är.

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

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

### **Nationella bestämmelser**

Artikel 20.1 och 20.4 i 1998 års lag nr I om vägtransport (a közúti közlekedésről szóló 1998. évi I. törvény, nedan kallad vägtransportlagen) hade vid tiden för överträdelsen följande lydelse:

1. Böter ska åläggas den som överträder följande bestämmelser i denna lag eller i annan lagstiftning:

c) bestämmelser om körtider, raster och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006, i denna lag och i Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR), genomförd genom 2001 års lag nr IX,

d) bestämmelserna om användning av färdskrivare och färdskrivardiagram i förordning (EEG) nr 3821/85 och i denna lag.

4. Den som överträder bestämmelserna i artikel 20.1 ska åläggas böter på 50000 HUF–800000 HUF. Det specifika bötesbelopp som ska utfärdas vid överträdelse av de olika bestämmelserna ska anges i särskilda föreskrifter. Om flera personer är ansvariga för överträdelsen av de bestämmelser som avses i punkt 1 ska bötesbeloppet fördelas utifrån varje persons ansvar.

Artikel 1.1 i regeringsdekret nr 57/2007 har följande lydelse: ”Den som överträder bestämmelserna i artikel 20.1 i lagen åläggas böter genom ett administrativt förfarande i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 2–10.

I artikel 5.1 i regeringsdekret nr 57/2007 föreskrivs följande:

1. Den som åsidosätter de bestämmelser som avses i artikel 20.1 d i [vägtransport]lagen ska erlägga böter uppgående till det belopp som framgår av tabell nr 4.

Om den myndighet som utför kontrollen konstaterar att det dokument som avses i punkt 1 saknas men att det var giltigt den dag då kontrollen skedde och uppvisas för myndigheten inom åtta dagar från kontrolldagen räknat, sätts bötesbeloppet enligt ovannämnda punkt ned med 50 procent.

Tabellen hade vid tiden för omständigheterna i målet följande utseende:

| nr | Påföljdsgrundande handlingar eller brister i dokumentation  | Rättslig grund                           | Bötesbelopp (HUF) |
|----|---|--|-------------------|
| 3  | Överträdelse om bestämmelserna om användning av diagramblad | Artiklarna 13-16 i förordning nr 3821/85 | 100 000           |

### III. Domslut

1. Kravet på proportionalitet i artiklarna 19.1 och 19.4 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, ska tolkas så, att det utgör hinder för sådana sanktionsbestämmelser som dem som infördes genom regeringsdekret nr 57/2007 om fastställelse av bötesbelopp vid överträdelse av vissa bestämmelser på området för gods- och persontransport på väg, i vilka det föreskrivs att varje överträdelse av reglerna om användningen av diagramblad i artiklarna 13-16 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter ska ge böter uppgående till ett fast belopp, oavsett hur allvarlig överträdelsen är.
2. Kravet på proportionalitet i artiklarna 19.1 och 19.4 i förordning (EG) nr 561/2006 ska tolkas så, att det inte utgör hinder för att genom sådana sanktionsbestämmelser som dem som infördes genom regeringsdekret nr 57/2007, om fastställelse av bötesbelopp vid överträdelse av vissa bestämmelser på området för gods- och persontransport på väg, inrätta ett strikt ansvar. Däremot ska det tolkas så att det utgör hinder för strängheten i den sanktion som föreskrivits i dessa bestämmelser.

## Fallet C-222/12

Angående tolkningen av artikel 13.1 h i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om "*Skyldighet att använda färdskrivare – Undantag för fordon som används i samband med underhåll av vägar – Fordon som transporterar grus från lastningsplatsen till den plats där vägunderhållsarbetet genomförs*".

### I. Fråga som ställdes

- (1) Ska uttrycket 'i samband med [...] underhåll [...] av vägar', vilket används vid definitionen av undantaget enligt artikel 13.1 h i förordning (EG) nr 561/2006, tolkas så, att det omfattar en tippbil med en högsta tillåtna vikt på 25,5 ton som på en allmän väg transporterar grus från ett grustag, där det har utvunnits, till den plats där arbetet med reparation och underhåll av vägnätet äger rum?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

##### Artikel 3

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.

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.

#### Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

##### Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena 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 arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.

Artiklarna 5-9 i förordningen innehåller regler om transportfordons besättning, körtider, raster och viloperioder.

##### 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:

- h) Fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, 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.

### III. Domslut

Begreppet "fordon som används i samband med underhåll av vägar" i artikel 13.1 h i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss

sociallagstiftning på vägtransportområdet, som är fordon som kan undantas från skyldigheten att använda färdskrivare, ska tolkas så att det omfattar fordon som transporterar material till en plats där vägunderhållsarbete genomförs, under förutsättning att transporten i sin helhet och uteslutande utförs i samband med genomförandet av vägunderhållsarbetet och att den utgör en underordnad verksamhet i förhållande till detta arbete. Det ankommer på den nationella domstolen att med beaktande av samtliga relevanta omständigheter i målet bedöma om så är fallet.

## Fallet C-317/12

Angående tolkningen av begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”, i den mening som avses i artikel 3 h i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om ”*Skyldighet att använda färdskrivare – Undantag för icke-kommersiell transport av gods – Transport som utförts av enskild inom ramen för dennes hobbyverksamhet som amatörrallyförare, vilken delvis finansieras av utomstående*”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Ska begreppet ”icke-kommersiell transport av gods” i artikel 3 h i förordning (EG) nr 561/2006 tolkas så, att det omfattar en transport av gods som en privatperson utför inom ramen för sin hobbyverksamhet men som delvis finansieras genom ekonomiska bidrag (”sponsring”) från utomstående personer eller företag?
- (2) Har det någon betydelse för bedömningen av vad som utgör en ”icke-kommersiell” transport
  - a. att föraren inte utför transporter annat än för egen räkning,
  - b. att någon ersättning inte utgått för själva transporten som sådan, eller
  - c. hur stora de ekonomiska bidragen är och/eller de ekonomiska bidragens storlek i förhållande till hobbyverksamhetens totala omsättning?

### II. Lagrum som åberopas

#### Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

##### Artikel 3.1

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.

#### Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

##### Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransport sätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena 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 arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.

##### Artikel 3

Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

- 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,

### **III. Domslut**

Begreppet ”icke-kommersiell transport av gods” i artikel 3 h i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ska tolkas så, att det omfattar transport av gods som enskild utför för sin egen räkning och uteslutande inom ramen för en hobbyverksamhet, när denna verksamhet delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten.

## Fallet C-287/14

Angående tolkningen av principen om medlemsstaternas ansvar för skada som har vållats enskilda på grund av en överträdelse av EU-rätten och av artikel 10.3 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om "*Förarens ansvar för åsidosättanden av skyldigheten att använda en färdskrivare*".

### I. Frågor som ställdes

- (1) Innebär den omständigheten att det skadeståndsansvar som följer av en överträdelse av unionsrätten åvilar medlemsstaten att ansvarsregler inte kan tillämpas mot det av medlemsstatens organ som faktiskt har gjort sig skyldigt till överträdelsen, vid prövningen av en skadeståndstalan som väckts på denna grund?
- (2) För det fall den första frågan ska besvaras nekande, innebär artikel 10.3 i förordning (EG) nr 561/2006 att medlemsstaten inte kan anta nationella bestämmelser enligt vilka det vid åsidosättande av skyldigheterna enligt förordningen kan beslutas om sanktioner för den förare av fordonet som har gjort sig skyldig till överträdelsen, utöver, eller i stället för, transportföretaget?
- (3) För det fall den andra frågan ska besvaras jakande, kan ett avgörande från en nationell domstol i ett förvaltningsmål som i stället för att grundas på artikel 10.3 i förordning (EG) nr 561/2006, grundas på nationella bestämmelser som strider mot denna bestämmelse, anses utgöra en uppenbar överträdelse av unionsrätten?

### II. Lagrum som åberopas

#### Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

##### Artikel 9.2

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 arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbräda eller ligplats.

##### Artikel 10

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 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.
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.

#### Artikel 19

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.

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 överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och 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.

#### Artikel 22.3

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.

### **Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter**

#### Artikel 15.7

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 förordningen (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.

### **III. Domslut**

Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, ska tolkas på så sätt att den inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som, i stället för eller utöver det transportföretag vid vilket föraren är anställd, håller föraren ansvarig för överträdelser av förordningen som föraren själv har begått.

## Fallet C-501/14

Angående tolkningen av artikel 19.1 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om "*Föraren påförs böter – Nödvändiga åtgärder för att genomföra sanktionen vidtas gentemot transportföretaget – Fortsatt färd med fordonet hindras*".

### I. Frågor som ställdes

- (1) Ska artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006 tolkas på så sätt att nödvändiga åtgärder för genomförande av en sanktion, som en medlemsstat har fastställt och påfört med anledning av en överträdelse, endast kan vidtas gentemot den person som har gjort sig skyldig till överträdelsen?  
Utgör med andra ord, mot bakgrund av artikel 18 i förordning (EG) nr 561/2006, den skyldighet som åligger medlemsstaterna enligt artikel 19.1 första meningen i förordning (EG) nr 561/2006, hinder för nationell lagstiftning enligt vilken nödvändiga åtgärder för genomförande av en sanktion, som en medlemsstat har fastställt och påfört med anledning av en överträdelse, vidtas mot en (fysisk eller juridisk) person som det inom ramen för det administrativa förfarandet inte har visats har gjort sig skyldig till någon överträdelse?
- (2) Om den första frågan ska besvaras nekande, ska artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006 tolkas på så sätt att en åtgärd som vidtas mot tredje man (fysisk eller juridisk person) på grund av en överträdelse som en annan person har begått och utan att det har visats att nämnda tredje man har gjort sig skyldig till någon överträdelse, oavsett hur den betecknas, ska anses utgöra en sanktion mot samma tredje man?
- (3) Om den andra frågan ska besvaras jakande, utgör förbudet mot dubbelbestraffning som följer av artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006 hinder för en nationell lagstiftning som, i syfte att genomföra en sanktion som påförts en förare av ett fordon på grund av en överträdelse som denne begått, gör det möjligt att påföra en annan (fysisk eller juridisk) person en sanktion – som betecknas som åtgärd, men som i själva verket utgör en sanktion?

### II. Lagrum som åberopas

**Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet**

Artikel 1

I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportersätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena 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 arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.

Artikel 10

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 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.
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 överträdelse 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.

#### Artikel 18

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

#### Artikel 19

1. Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och förordning (EEG) nr 3821/85 och skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av denna förordning eller förordning (EEG) nr 3821/85 skall bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast det datum som fastställs i artikel 29. Kommissionen skall därefter underrätta medlemsstaterna om detta.

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

Om en överträdelse som upptäcks inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och 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.

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.

Medlemsstaterna skall se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelse 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 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 trafiktillstånd om företaget är etablerat i den medlemsstaten, eller

definitiv eller tillfällig återkallelse eller begränsning av en förars körkort. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 24.2 utarbeta riktlinjer för att främja en harmoniserad tillämpning av denna artikel.

### **III. Domslut**

Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken det såsom en säkerhetsåtgärd är tillåtet att hindra fortsatt färd med ett fordon som tillhör ett transportföretag i en situation där dels föraren, som är anställd av företaget, har framfört fordonet i strid med bestämmelserna i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, dels den behöriga nationella myndigheten inte hållit nämnda företag ansvarigt för överträdelsen, eftersom en sådan åtgärd inte uppfyller de krav som följer av proportionalitetsprincipen.

## Fallet C-245/15

Angående tolkningen av artikel 3 a i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och av artikel 2 led 3 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss, om ”*Undantag – Linjetrafik för passagerarbefordran – Gratis transport som en näringsidkare anordnar för sina anställda till och från arbetsplatsen med bussar som tillhör arbetsgivaren och som framförs av en av dess anställda*”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Kan uttrycket ’oavsett vem som bedriver den’ som används i artikel 2 led 3 i förordning (EG) nr 1073/2009 tolkas så, att linjetrafik kan bedrivas av en näringsidkare för att transportera sina egna anställda till och från arbetsplatsen?
- (2) Kan uttrycket ’persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer’, som används i artikel 3 a i förordning (EG) nr 561/2006, tolkas så, att det är tillämpligt på arbetstagare vid deras resor till och från arbetsplatsen?

### II. Lagrum som åberopas

#### **Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet**

Artikel 2.1

Denna förordning ska tillämpas på vägtransporter av

b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

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.

Artikel 4

I denna förordning gäller följande definitioner:

n) linjetrafik för persontransporter: nationell och internationell trafik enligt definitionen i artikel 2 i Rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss

#### **Rådets förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss**

Artikel 2.1

Linjetrafik

1. Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt. Trafikens reguljära karaktär påverkas inte av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

2. Som linjetrafik anses också, oavsett vem som bedriver trafiken, sådan trafik för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare som bedrivs i enlighet med vad som sägs i punkt 1.1. Sådan trafik betecknas hädanefter som speciell reguljär trafik. Speciell reguljär trafik omfattar

- a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,
- c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna. Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ändrar inte dess karaktär av linjetrafik.

### **Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss**

#### Artikel 2

- 2. linjetrafik: persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser,
- 3. speciell linjetrafik: linjetrafik, oavsett vem som bedriver den, för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare,
- 5. transporter för egen räkning: transporter utan vinstsyfte eller kommersiellt syfte som ordnas av en fysisk eller juridisk person där
  - transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för den fysiska eller juridiska personen, och
  - de fordon som används ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts med långtidskontrakt av den fysiska eller juridiska personen samt framförs av en anställd hos den personen eller av den fysiska personen själv eller av personal som är anställd hos företaget eller ställts till företagets förfogande enligt en avtalsförpliktelse,

#### Artikel 3

- 1. Den som bedriver sådan yrkesmässig trafik som avses i artikel 1 ska i enlighet med denna förordning ha rätt att utföra linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik och tillfällig trafik med buss, utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort, om han
  - a) i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att bedriva linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik eller tillfällig trafik med buss, i enlighet med villkoren för tillträde till marknaden i den nationella lagstiftningen,
- 2. Den som bedriver sådan transportverksamhet för egen räkning som avses i artikel 1 ska ha rätt att utföra de transporter som anges i artikel 5.5 utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort, om han
  - a) i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att utföra transporter med buss i enlighet med villkoren för tillträde till marknaden i nationell lagstiftning,

#### Artikel 5

- 1. Linjetrafik ska vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservasjon där så är lämpligt.

Tillstånd enligt kapitel III ska krävas för sådan linjetrafik.

För linjetrafik från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt ska tillstånd krävas i enlighet med det bilaterala avtalet mellan medlemsstaten och tredjelandet och, i lämpliga fall, transitmedlemsstaten, så länge som det nödvändiga avtalet mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet inte ingåtts.

Trafikens reguljära karaktär ska inte påverkas av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

För parallell eller tillfällig trafik som betjänar samma kundkrets som befintlig linjetrafik, samt för sådana fall då befintlig linjetrafik sker utan stopp vid vissa hållplatser eller med stopp vid ytterligare hållplatser ska samma regler gälla som för den befintliga trafiken.

## 2. Speciell reguljär trafik omfattar

- a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter.

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ska inte ändra dess karaktär av linjetrafik.

Tillstånd enligt kapitel III ska inte krävas för speciell linjetrafik som omfattas av ett avtal som har ingåtts mellan arrangören och transportföretaget.

5. Transport för egen räkning ska vara undantagen från all tillståndsskyldighet, men ska vara underkastad en ordning med certifikat.

Certifikaten ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat och ska gälla hela resan inklusive transitering.

### **III. Domslut**

Artikel 3 a i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och artikel 2.3 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss ska tolkas så, att en transporttjänst som en arbetsgivare ordnar mellan arbetstagarnas hem och deras arbetsplats, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer, omfattas av tillämpningsområdet för det undantag som föreskrivs i artikel 3 a i förordning (EG) nr 561/2006, enligt vilket förordningen inte är tillämplig på en sådan transporttjänst.

## Fallet C-102/16

Angående tolkningen av artikel 8.8 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om ”Förarens viloperiod – Möjlighet att tillbringa dygnsvilan och den reducerade veckovilan på annan ort än stationeringsorten och i ett fordon – Gäller inte normal veckovila”.

### I. Frågor som ställdes

- (1) Ska artiklarna 8.6 och 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006 tolkas så, att den normala veckovila som avses i artikel 8.6 i denna förordning inte får tillbringas i fordonet?
- (2) För det fall att den första frågan besvaras jakande, strider då artiklarna 8.6 och 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006, jämförd med artikel 19 i samma förordning, mot den straffrättsliga legalitetsprincipen i artikel 49 i [stadgan], eftersom ovan nämnda bestämmelser inte uttryckligen föreskriver något förbud mot att tillbringa den normala veckovilan, i den mening som avses i artikel 8.6 i nämnda förordning, i fordonet?
- (3) För det fall är den första frågan ska besvaras nekande, är det då enligt denna förordning tillåtet för medlemsstaterna att i inhemsk lagstiftning föreskriva ett förbud mot att tillbringa den normala veckovila, i den mening som avses i artikel 8.6 i nämnda förordning, i fordonet?

### II. Lagrum som åberopas

**Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet**

Artikel 4

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.

– 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.

Artikel 8.6

Under två på varandra följande veckor skall en förare ta minst

– två normala veckovilor, eller

– en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar – minskningen skall dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som skall tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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



## Artikel 8.8

När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sov möjligheter för varje förare och fordonet står stilla.

### III. Domslut

1. Artiklarna 8.6 och 8.8 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, ska tolkas så, att en förare inte får ta ut sin normala veckovila, i den mening som avses i nämnda artikel 8.6, i fordonet.
2. Vid prövningen av den andra frågan har det inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av förordning (EG) nr 561/2006 med hänsyn till den straffrättsliga legalitetsprincipen, såsom denna följer av artikel 49.1 i stadgan.

## Fallet C-513/17

Angående tolkningen av artikel 19.2 första stycket i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, om ”*Administrativ sanktion som avser en överträdelse som begåtts i en medlemsstat där ett företag har sitt säte och som beslutats av behöriga myndigheter i en annan medlemsstat i vilken överträdelsen upptäckts*”.

### IV. Frågor som ställdes

- (1) Ska artikel 19.2 första stycket i förordning nr 561/2006 tolkas så, att den direkt bemyndigar behöriga myndigheter i en medlemsstat att besluta om en sanktion för ett företag eller en medarbetare i företagsledande ställning i nämnda företag för en överträdelse av denna förordning, som upptäckts i denna medlemsstat, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat, i vilket detta företag har sitt säte?

### V. Lagrum som åberopas

**Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet**

Artikel 19.2

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 överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Om en överträdelse som upptäcks

- inte begicks på den berörda medlemsstatens territorium, och
- 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.

### VI. Domslut

1. EU-domstolen konstaterar, mot bakgrund av vägtransporternas gränsöverskridande karaktär, att en tolkning av artikel 19.2 första stycket i förordning nr 561/2006 med innebörden att medlemsstaterna möjliggör för behöriga myndigheter att besluta om sanktioner för överträdelser som upptäcks inom deras territorium, även om denna överträdelse har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland, på grund av vägtransportens gränsöverskridande karaktär, är bättre ägnad för att uppnå de syften som eftersträvas med förordningen.
2. En tolkning av artikel 19.2 första stycket med innebörden att en medlemsstat som har upptäckt en överträdelse som begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland ska godkänna att behöriga myndigheter i en annan medlemsstat får besluta om sanktioner för denna överträdelse, oberoende av var den begåtts, kan däremot inte säkerställa dessa syften.

3. EU-domstolen har härvidlag redan slagit fast att en medlemsstat under alla omständigheter har behörighet att besluta om sanktioner för en överträdelse av förordning nr 561/2006 som har begåtts i en annan medlemsstat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juni 2016, C-287/14, punkt 33) med innebörden att det inte krävs ett godkännande av en behörig myndighet i en annan medlemsstat.
4. Den tolkning vilken det redogjorts för i punkt 31 i denna dom (*se punkt 2 ovan*) skulle innebära att en medlemsstats behöriga myndigheter skulle vara bemyndigade att besluta om sanktioner för en överträdelse som varken begåtts eller upptäckts i denna medlemsstat. Det kan emellertid inte presumeras att unionslagstiftaren avsåg att ge artikel 19.2 första stycket ett sådant tillämpningsområde.
5. Vad därutöver beträffar artikel 19.2 andra stycket föreskrev denna bestämmelse ett undantag, enligt vilket en medlemsstat, när en överträdelse upptäckts, som inte hade begåtts i den berörda medlemsstaten och som begåtts av ett företag etablerat i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland eller av en förare, vars anställningsort är belägen i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland, kunde informera den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland där företaget var etablerat eller där föraren hade sin anställningsort kring omständigheterna kring överträdelsen. Denna bestämmelse bygger på att den berörda medlemsstaten, som fram till den 1 januari 2009 ”i stället för att besluta om en sanktion” kunde rapportera dessa omständigheter, var den medlemsstat på vars territorium överträdelsen hade upptäckts.
6. Mot bakgrund av samtliga ovan anförda omständigheter ska frågan besvaras som följer. Artikel 19.2 första stycket i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att den direkt bemyndigar en medlemsstats behöriga myndigheter att besluta om en sanktion för ett företag eller en person i företagsledande ställning i nämnda företag för en överträdelse av denna förordning som upptäckts i denna medlemsstat, om ingen sanktion tidigare har påförts för överträdelsen, även om överträdelsen begåtts i en annan medlemsstat i vilken detta företag har sitt säte.





**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)  
Telefon 0771-503 503